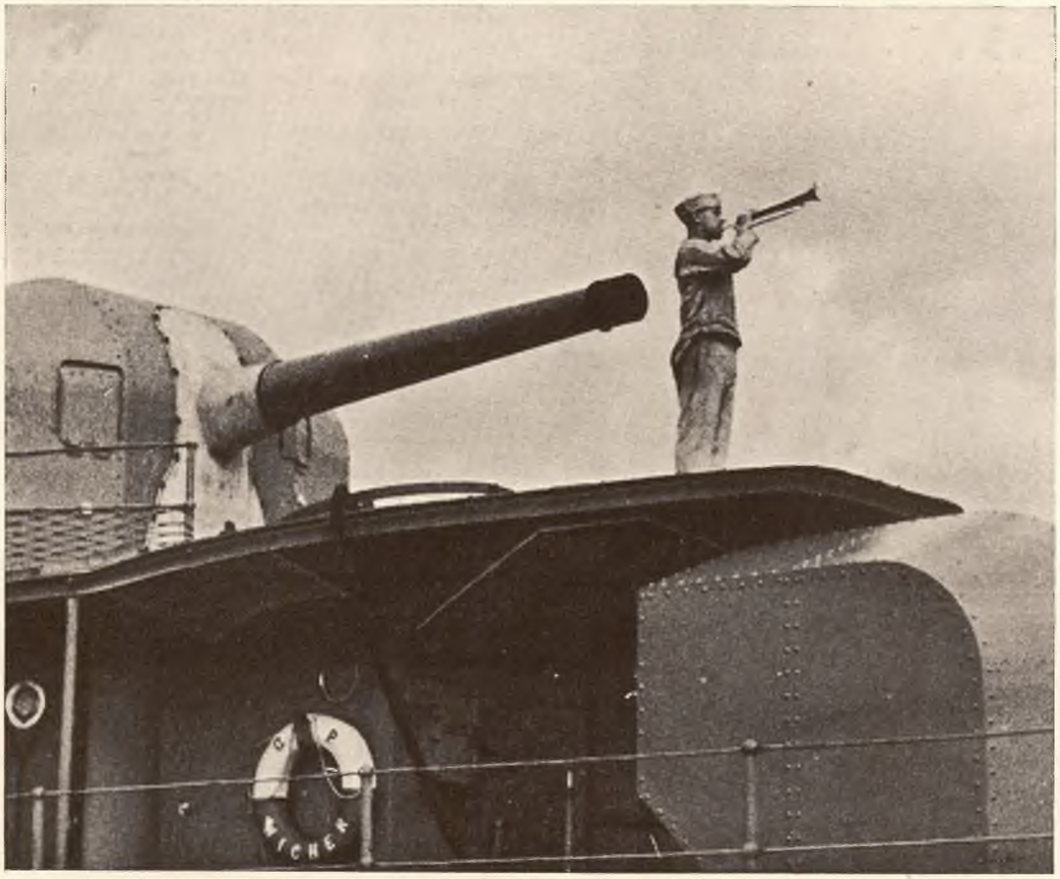
ROK VI. CZERWIEC 1936. NR 6.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO





27
VI
36

ŚWIĘTO MORZA



POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · PAT ·

ROK VI. CZERWIEC 1936. NR 6.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, MIODOWA 22 P.A.T. TEL. 11.75-28 i 11.80-15 KONTO P.K.O. 730.
WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR OSKAR STEMPEL.

Hasłem Polski — Dozbrojenie na morzu

NA NASZYM globie — a zwłaszcza u nas w Europie — nie możemy sobie wyobrazić, aby mogło obecnie istnieć jakiekolwiek państwo suwerenne bez wojska, które jest czynnikiem, gwarantującym bezpieczeństwo, suwerenność i niepodległość.

Czy tak będzie za lat kilkadziesiąt? Trudno przesądzać.

Wszelkie jednak wysiłki nad ulżeniem ludzkości, zmierzające do ograniczenia zbrojeń, odbywające się w ciągu ubiegłych lat kilkunastu — spaliły na panewce. Świat się zbroi, a tempo tych zbrojeń przybrało w większości państw natężenie silniejsze niż przed wybuchem światowej katastrofy 1914 roku.

W tych okolicznościach każdy i u nas rozumie, że nie można pozostać apostołem rozbrojenia i owieczką wśród stada wilków, że trzeba mocno brać się w garść, pasa zaciskać, by się dozbrajać na lądzie i w powietrzu.

Każdy to u nas rozumie w dobrze pojętym interesie własnym i w interesie tego, co jest mu drogie: utrzymania i zabezpieczenia niepodległości, która jak wielka łaska i szczęście — wysiłkiem wszystkich pokoleń — naszemu pokoleniu przypadła w udziale.

Ale jest jeszcze jedna dziedzina, wymagająca również takiego nastawienia ze strony społeczeństwa, także dziedzina obronności kraju — która jest jeszcze niejasna i niedość zrozumiała dla większości społeczeństwa wszystkich warstw i stanów.

Jest to dziedzina obronności naszego dostępu do morza oraz wszelkich naszych wysiłków i interesów na tem morzu.

Mimo zaniedbań naszych przodków przez cały bodaj ciąg dziejów naszej historji przedrozbiorowej, mimo niewyzyskania szeregu okazyj, nadających się do ugruntowania silną stopą naszej państwowości nad dwoma morzami, u których wrót znajdowały się nasze granice, — Polska odrodzona znalazła się znów nad morzem, na szczątkowych rubieżach, ocalałych z nadmorskich, szerokich aż po Rugję i Meklemburgję ziem, ongiś słowiańskich.

Z radością i pełnią uczucia przyjęliśmy ten dar wspaniały — dostęp do morza, jako uzupełnienie przepięknej nagrody, którą dzieje obdarzyły nasze pokolenie, za niedole i męki niewoli lat stu pięćdziesięciu, za jego i jego ojców wysiłki orężne.

Kraj nasz, rozdarty ongiś na trzy części, wpleciony w orbitę zasięgu gospodarczego trzech państw zaborczych, — znalazł szybko swą własną drogę do własnego życia gospodarczego, drogę, która tak pomogła do jego ocalenia: znalazł Bałtyk, zbudował Gdynię.

Przez wąski pas dostępu do morza, bez strachu i mędrkowania, z całą ufnością i pewnością siebie — związał teraźniejszość, a tembardziej przyszłość z trwałością i niezmiennością swego obecnego posiadania dostępu do morza i wykorzystywania go w pełni dla życia gospodarczego.

W ciągu kilku lat, przy największej depresji gospodarczej i szalejącym kryzysie, 3/4 naszego obrotu handlowego idzie drogą morską. Trzy czwarte potrzebnego nam do życia wywozu i przywozu przechodzi przez porty: Gdańsk i Gdynię.

Dumni jesteśmy z naszej Gdyni i inwestycyj, poczynionych w ciągu lat kilkunastu na wybrzeżu i na morzu.

Ojczyzna nasza składa się nietylko z naszych ziem, toczonych granicami lądowemi i linją wybrzeża morskiego. Polska ma swoje żywotne interesy na morzu, a za morzami — miljony Polaków.

Polska w swych portach ma punkty końcowe linij połączeń morskich, które do Polski wwożą towary, potrzebne jej do życia, i z niej wywożą zbędne jej produkty, umożliwiając przez to nabywanie towarów i wyrobów obcych.

Trzeba sobie jednak wyraźnie zdać sprawę, że, w razie powikłań wojennych z jakiemkolwiek państwem, mającem dostęp do morza, nasza struktura gospodarcza nie może z dnia na dzień się zmieniać. Nasze nastawienie gospodarcze na wwóz i wywóz w trzech czwartych przez morze, nie może być przerzucone na jakieś inne, niewykorzystywane podczas pokoju granice lądowe, tem bardziej niepewne podczas wojny.

Nasze życie gospodarcze może się kurczyć, ale nigdy nie może zamrzeć zupełnie, bo pewnie i wojny lądowej nie moglibyśmy długo prowadzić.

Poza obroną kraju i jego granic, Polska musi bronić swych interesów na morzu.

Wojsko, działające na terenie lądowym, nie jest w stanie tego uczynić.

Każdy statek, oddalający się od wybrzeża, poza zasięg strzału armatniego, może być skonfiskowany lub zatopiony przez wojenne okręty przeciwnika. Ba, jeszcze gorzej, bo jeszcze w zasięgu armatnim, na oczach całego choćby wojska, każdy statek u naszego brzegu może być zatopiony przez niewidzialne okręty podwodne przeciwnika.

A wówczas, odcięci od świata, skazani na łaskę sąsiadów, przepuszczających nasz handel za drogie pieniądze (a mamy ich mało) w najlepszym razie, — i według wszelkiego prawdopodobieństwa, skazani na samowystarczalność, będziemy musieli stanąć wobec smutnej rzeczywistości, dopiero wtedy zbierając ogromnie przykre doświadczenie, którego ceny nie da się przewidzieć.

Czynnikiem, który może bronić nas na morzu, jest marynarka wojenna, do której nie odnosimy się jeszcze tak, jak tego wymaga w naszem położeniu jej waga gatunkowa, jej potrzeba. Dla większości społeczeństwa marynarka wojenna jest zagadnieniem nawskroś wojskowem, podlegającem wyłącznie sferze zainteresowań dbających o to rządowych czynników kompetentnych i specjalistów z tej dziedziny.

Tymczasem rozbudowa marynarki wojennej w Polsce jest zagadnieniem państwowem i narodowem pierwszorzędnej wagi dla całości Państwa i jego niepodległego bytu.

Jest zupełnie równorzędnem, niedostatecznie dotychczas docenianem zagadnieniem całokształtu jego obronności na lądzie i w powietrzu.

Marynarka wojenna w Polsce, utworzona rozkazem Wodza Narodu, jest jeszcze o wiele zamała, a jej całe zagadnienie jest w jaskrawej dysproporcji do tego wszystkiego, czego mogłaby i musiałaby bronić, a co już nas łączy z morzem i z temi możliwościami rozwojowemi spełnienia naszych aspiracyj i naszych nadziei na przyszłość w związaniu nas z morzem.

Wszystkie te aspiracje, poza bytem gospodarczym, opartym już w lwiej części o morze, — mają cel i sens tylko wtedy, gdy, równolegle i proporcjonalnie do zamierzeń, przygotowywać i rozbudowywać będziemy marynarkę wojenną. Posiadanie jej zapewni nam podczas pokoju odpowiednie znaczenie na morzu, a z tem i wagę naszego głosu w zagadnieniach, związanych ze sprawami morza — wśród państw morskich — zatem u tych, którzy są możnymi tego świata, oraz jakie takie przynajmniej zabezpieczenie naszego morskiego bytu — gdy zagrają armaty.

Nie róbmy na morzu wysiłków, podobnych do domków z kart, które każdy może nam zdmuchnąć.

Mamy 2 kontrtorpedowce, 3 łodzie podwodne, 4 traulery.

Budujemy stawiacz min, 2 kontrtorpedowce i 2 łodzie podwodne.

Razem ponad 15 tysięcy tonn wyporności. To o wiele zamało, jeżeli mamy czegoś więcej żądać od naszej marynarki wojennej, oprócz powiększenia w razie wojny liczby opłakiwanych przez Naród bohaterów.

Związaliśmy nasze życie gospodarcze już w 3/4 z morzem, jest już czego bronić na Bałtyku, a będzie w przyszłości jeszcze więcej.

Tak, jak silnem musi być nasze wojsko, tak też silną musimy posiadać flotę wojenną, Mamy doskonały jej zaczątek. Rozbudowujmy ją według potrzeb kraju — program i pieniądze znaleźć się muszą.

Z jej budową rozwinie się przemysł krajowy, zmniejszając bezrobocie.

Nie można czekać, aż się poprawi konjunktura — aż będziemy bogaci. Rozbudowujmy flotę szybciej, aby przynajmniej małemi krokami zdążać za tymi, którzy to czynią w butach siedmiomilowych. W przeciwnym razie — z naszemi morskiemi aspiracjami znajdziemy się na lodzie. Będziemy towary sprowadzać przez cudze granice, a do upragnionych kolonij będziemy jeździli chyba przez Triest czy przez inną Rygę, kąpać się zaś nad morze będziemy jeździli za paszportami.

Dla rozbudowy floty trzeba przychylnej atmosfery, jaką społeczeństwo nasze otacza wojsko, trzeba zrozumienia jej celów i jej potrzeby, trzeba woli całego społeczeństwa.

* * *

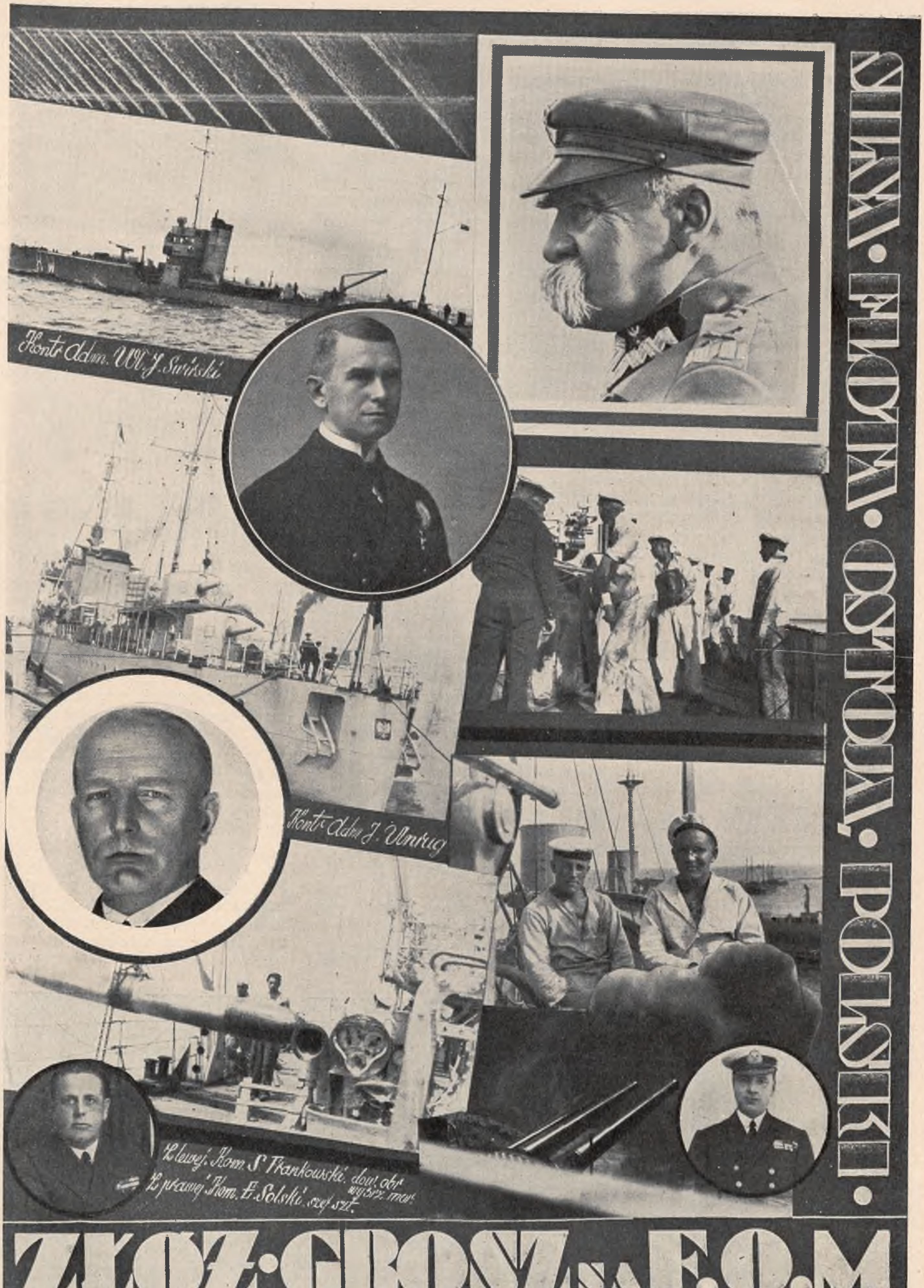
Jedną z dróg zadokumentowania tych uczuć jest upowszechnienie i zwiększenie wydajności zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej.



O. R. P. „Burza"



O. R. P. „Wicher"


SILNA • FLOTA • OSTOJĄ • POLSKI •
Kontr Adm. Wł. J. Świrski
Kontr. Adm. J. Unrug
Z lewej: Kom. S. Frankowski, dow. obr. wybrz. mar.
Z prawej: Kom. E. Solski, szef szt.
ZŁÓŻ • GROSZ NA F.O.M

Mgr. BOLESŁAW KOSELNIK

Aktualne potrzeby portu gdyńskiego

W PRACY swej port gdyński zataczać zaczyna coraz większe kręgi, stając się stopniowo wielkiem emporium dla ekspansji polskiej na morzu. W bezustannym pochodzie ku zgóry wytkniętemu celowi natrafia on na szeregi piętrzących się trudności, które rosną w miarę rozszerzania się orbity jego działalności. Trudności te, przy wytężonej pracy powołanych do tego i miarodajnych czynników, są mimo wszystko stopniowo usuwane, by utorować portowi drogę do spełnienia roli, do której został powołany.

W miarę wzrastania a zarazem różniczkowania się obrotów towarowych, port gdyński staje wobec konieczności nowych inwestycyj, któreby uzupełniły jego aparat techniczny. Tendencje portu stania się istotnie bazą handlową we właściwem tego słowa znaczeniu, powodują konieczność zmontowania odpowiedniego aparatu handlowego w postaci szeregu instytucyj o charakterze zasadniczym, bez których istnienia nie może być mowy o spełnieniu zadań, jakie ciążą na porcie, jako tym wielce skomplikowanym instrumencie gospodarki narodowej.

Zaobserwowane po wojnie światowej zjawisko usadawiania się w portach morskich przemysłu nabierać zaczyna coraz większej wagi i w odniesieniu do portu gdyńskiego.

Powyższe wywody wskazują, że potrzeby portu gdyńskiego idą zasadniczo w trzech kierunkach:

1) rozbudowy aparatu technicznego,

2) rozbudowy oraz dalszego kompletowania aparatu handlowego,

3) stworzenia warunków dla przemysłu.

Z potrzeb, odnoszących się do punktu 1) najintensywniej daje się odczuwać brak urządzeń przeładunkowych i magazynowych. Nabrzeża — Czechosłowackie, Rumuńskie i Jugosłowiańskie w porcie wewnętrznym są eksploatowane zbyt mało z braku wyżej wspomnianych urządzeń.

Najbliższą zatem troską Urzędu Morskiego jest pobudowanie przewidzianych magazynów, wyposażenie nabrzeży tych w odpowiednie urządzenia przeładunkowe oraz doprowadzenie do poszczególnych nabrzeży torów kolejowych. Wykonanie tych inwestycyj zwiększy zdolność przepustową portu, a specjalnie strefy wolnocłowej i przyczyni się tem samem do zwiększenia sprawności przeładunkowej towarów drobnicowych.

Istniejące urządzenia dla przeładunku wszelkiego rodzaju rud i towarów sypkich przy nabrzeżu Szwedzkiem okazują się niewystarczające. W danym wypadku chodziłoby tu o zainstalowanie conajmniej 2-ch wag automatycznych (zasobników samoważących) oraz odpowiedniej ilości dźwigów dla wszelkiego rodzaju rud, pirytów, fosforytów i towarów masowych sypkich. Ponieważ przy nabrzeżu Szwedzkiem nie będzie po temu miejsca, urządzenia te mogłyby być już zainstalowane w porcie wewnętrznym, w miejscu, które na ten cel możnaby przeznaczyć.

Zainstalowanie omawianych urządzeń poprzedzoneby było wybudowaniem odpowiedniego nabrzeża, które według istniejących projektów stanowiłoby specjalny punkt przeładunkowy dla wyżej wspomnianych towarów oraz doprowadzenie doń odpowiednich torów dojazdowych.

Budowa oraz wyposażenie w odpowiednie dźwigi nowego nabrzeża dla przeładunku wszelkich towarów masowych sypkich, głównie tranzytowych, zwiększy zdolność przepustową portu dla wyżej omawianych surowców, usprawniając zarazem ich przeładunek.

Zainstalowanie tych urządzeń ułatwi zarazem zarządowi portu akwizycje ładunków tranzytowych na zapleczu oraz w sferze gospodarczych wpływów portu gdyńskiego.

Wybudowane w roku ubiegłym molo Południowe służyć ma celom żeglugi przybrzeżnej. Molo to właściwie nie jest eksploatowane dotychczas tylko z tego względu, że żegluga kabotażowa nie przeniosła się na nowe miejsce, ponieważ konkurs na rozplanowanie tego mola nie jest jeszcze rozstrzygnięty. Wzmagający się z roku na rok ruch turystyczny w sezonie letnim, a ponadto gospodarczo podyktowana konieczność utrzymywania regularnego połączenia okrętowego z portami na wybrzeżu w ciągu całego roku, wymaga stworzenia odpowiednio urządzonej bazy, któraby koncentrowała całą żeglugę przybrzeżną.

Poza inwestycjami, polegającemi na budowie urządzeń przeładunkowych i magazynowych w wyżej wskazanych punktach, istniejący stan rzeczy w porcie gdyńskim wymaga szeregu nowych prac, wchodzących w zakres budowy portu. Jedną z nich jest wykonanie przekopu przez koniec mola węglowego i wybudowanie odpowiednich, planem przewidzianych, zmian w konfiguracji falochronów. Wykonanie tych prac połączy wewnętrznie wszystkie baseny portu zewnętrznego kanałami wodnemi.

Drugą z aktualnych już prac, również z zakresu budowy portu, jest konieczność przystąpienia do budowy kanału Przemysłowego, w kierunku przewidzianym w planie portu. Budowa kanału Przemysłowego, który stanowić ma niejako kościec przyszłego portu przemysłowego, a zarazem bodziec dla wszelkich poczynań, zmierzających do stworzenia w porcie gdyńskim przemysłu, jest rzeczą aktualną i zasadniczą. Stanowi ona warunek sine qua non





Przeładunek papieru — W strefie wolnocłowej: — Przeładunek bawełny

w kierunku uprzemysłowienia portu gdyńskiego na wzór przemysłowych portów europejskich.

O ile w aparacie technicznym portu gdyńskiego istniejące potrzeby nabrały cech aktualności dopiero niedawno temu i to w wyniku coraz intensywniejszego rozwoju przeładunku niektórych towarów względnie jako rezultat przyszłych zamierzeń portu, to w pewnych dziedzinach składających się na aparat handlowy portu gdyńskiego aktualne dziś zagadnienia są niemi już od pewnego czasu. W aparacie tym obserwuje się, że pewne zagadnienia nie zostały dotychczas całkowicie rozwiązane. W związku z tem nie zakończono jeszcze organizacji takich instytucji, jak np. arbitraż, rzeczoznawstwo i t. p.

Jeśli chodzi o instytucję arbitrażu, to najbliższą zrealizowania jest instytucja arbitrażowa dla bawełny. Ma ona rozpocząć swą działalność z końcem roku bieżącego, względnie z początkiem roku przyszłego.

Instytucja arbitrażowa dla bawełny nie wyczerpuje jeszcze tego zagadnienia. Muszą powstać podobne instytucje i dla innych surowców, a w pierwszym rzędzie dla skór.

Z instytucją arbitrażową dla bawełny łączy się zagadnienie kiperów i klasyfikatorów bawełnianych. Organizacja tych instytucyj wymaga korektywy w kierunku stopniowego zastępowania ich przez element polski. Jeśli sprawy tej nie potraktuje się z dostateczną energją, to przy dotychczasowem stadjum organizacji konieczna zmiana nie nastąpi nawet za lat kilkanaście.

Również jedną z pilniejszych potrzeb jest dalsza praca w kierunku zorganizowania rzeczoznawstwa portowego zwłaszcza w dziedzinie rzeczoznawstwa jakościowego. Sprawę tę należałoby jak najśpieszniej rozwiązać w kierunku stworzenia dostatecznej ilości rzeczoznawców jakościowych, uwzględniając w pierwszym rzędzie rzeczywiste potrzeby portu pod tym względem.

Zagadnienie sprzedaży aukcyjnej jest nadal kwestją otwartą. Istniejące aukcje owocowe winny w dalszym ciągu dostosowywać swą organizację do form przyjętych zagranicą.

Dziedzina handlu zaopatrywania okrętów, zawijających do portu gdyńskiego wykazuje, że wpływy brutto osiągane w tej branży są nieproporcjonalne do ruchu statków. Jest rzeczą konieczną, aby handel zaopatrywania okrętów ugruntować na zasadach przyjętych zagranicą w celu zwiększenia konkurencyjności Gdyni pod tym względem.

Wybudowanie kanału Przemysłowego nie może dać podstawy do powstania portu przemysłowego, skoro nie stworzy się jednocześnie odpowiednich warunków, w których przemysł ten mógłby się rozwijać. Zasadniczym zatem czynnikiem w tym kierunku, poza budową samego kanału, jest odpowiednie przygotowanie terenów po obydwóch stronach wspomnianego kanału.

Dla pobudzenia inicjatywy prywatnej należałoby unormować stan prawny terenów, na których przemysł ten ma się rozwinąć. Najskuteczniejszą atrakcją byłoby umożliwienie przemysłowi zakupu terenów pod odpowiednie przedsiębiorstwa na własność względnie udostępnienie mu wejścia na teren w formie wieczystej dzierżawy.

Artykuł niniejszy nie jest bynajmniej analizą aktualnych potrzeb portu gdyńskiego. Stanowi on zaledwie pewien zrąb tych potrzeb ze zwróceniem uwagi na najważniejsze.

E. W.

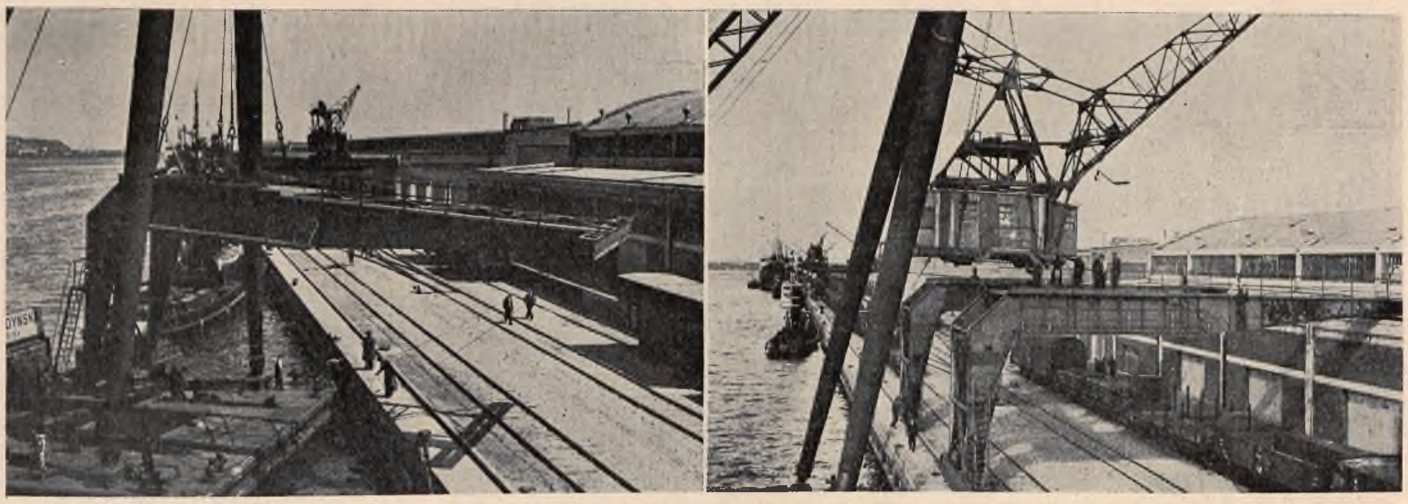
Nowe regularne połączenia morskie Gdyni

NIEODZOWNYM warunkiem rozwoju portu morskiego jest pewien dostatecznie rozbudowany węzeł regularnych połączeń okrętowych. Dzięki bowiem tym połączeniom istnieje możliwość stałego przewozu towarów w różnych kierunkach i w regularnych odstępach czasu; towar przybywa do portu lądem i morzem, powstaje podaż pracy i wzrost zatrudnienia w różnych dziedzinach pracy portowej, wreszcie wzrost obrotów portu.

Port, który daje stałe i regularne możliwości wysyłania towarów do wszystkich części świata, względnie przywozu z różnych stron, jest zawsze wysoko ceniony przez handel, który w takim porcie tworzy bazy operacyjne i składy towarów, obejmujące swoją działalnością nietylko zaplecze lądowe, lecz również i morskie, — obsługujące zarówno własny kraj, jak i sąsiednie państwa, drogą lądową i morską. Obsługa handlu ze strony linij regularnych morskich będzie tem doskonalsza, zaspokojenie potrzeb handlu ze strony żeglugi morskiej tem zupełniejsze, — im częściej okręty tych linij będą dawały możliwości transportowe, im więcej linij regularnych będzie łączyło dany port z poszczególnemi ogniskami życia gospodarczego w krajach zamorskich.

Wzrost ilości regularnych połączeń morskich Gdyni datuje się m. w. od sześciu lat. Obecnie posiada ich Gdynia 52, zapewniających bezpośrednie połączenia z przeszło 200 portami całego świata. Niewątpliwie ciekawe będzie zestawienie tych linij według krajów przeznaczenia:

Kraje wschodniobałtyckie	7
Skandynawja	10
Wielka Brytanja	6

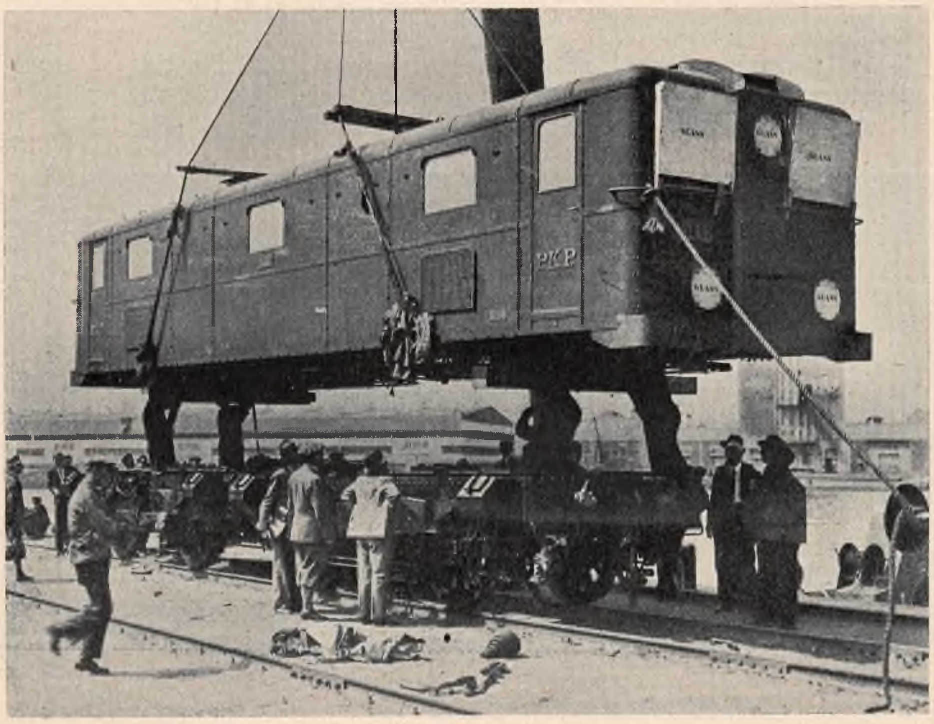


Montowanie nowych dźwigów w strefie wolnocłowej

Europa Zachodnia	11
Kraje morza Śródziemnego	7
Ameryka Półn. i Środkowa	5
Ameryka Południowa	3
Afryka	1
Azja	2

Na 1 miesiąc przypada przeszło 130 odjazdów okrętów linij regularnych, czyli przeciętnie 4 — 5 dziennie. Jak zatem widać, Gdynia może wykazać się poważnym ruchem okrętów linij regularnych. Wśród portów bałtyckich jest on w Gdyni bezprzecznie największy, stworzony w ciągu kilku lat. Wielkość tego dzieła uplastyczni się tembardziej, jeśli rozważymy, jakiego aparatu handlowego wymaga stworzenie każdej nowej linji okrętowej, czy choćby skierowanie jej okrętów do jakiegoś nowego, wielu armatorom zupełnie nieznanego portu. Następnie trzeba wielu zabiegów, aby nowej linji zapewnić rentującą się ilość ładunku dla każdego okrętu.





Wyładunek lokomotyw elektrycznych w Gdyni. W dn. 15. VI. wyładowano w porcie Gdyńskim na Nabrzeżu Rotterdamskiem przy pomocy dźwigów pływających dwie lokomotywy elektryczne, które zostały przywiezione z Anglji na pokładzie S/S „Lublin" dla P. K. P. w związku z elektryfikacją węzła warszawskiego.

Mimo tych trudności liczba połączeń okrętowych Gdyni stale wzrasta. W okresie od 1 lipca 1935 do końca czerwca 1936 zgłoszonych zostało w Urzędzie Morskim 7 nowych linij regularnych.

Najbardziej nas interesującą jest polska linja do Południowej Ameryki, do portów Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires. Zapoczątkował ją w listopadzie 1935 s/s Wisła, poczem 28 lutego 1936 podjął stałe rejsy s/s Pułaski. Wkrótce przystąpi do obsługi tej linji s/s Kościuszko, wskutek czego odjazdy następować będą mniej więcej co 3 tygodnie. Dzięki tej linji Polska zdobyła własny pomost dla zacieśnienia więzów z liczną emigracją polską w Ameryce Południowej. Wspomnieć należy, że specjalną zaletą tej linji jest szybki transport towarów okrętami pasażerskiemi. Jest to trzecie z rzędu połączenie z Południową Ameryką, obok linji fińskiej i szwedzkiej. Maklerem tej linji jest firma Rothert i Kiłaczycki.

Drugiem polskiem połączeniem okrętowem, stworzonem we wspomnianym czasie jest linja Gdynia — Gdańsk — Göteborg — Malmö z odjazdami co 2 tygodnie. Armatorem jest „Żegluga Polska" S. A., która narazie wstawiła 2 obce, zaczarterowane okręty. Maklerem jest Polska Agencja Morska. — Linja ta, zapoczątkowana 16 stycznia b. r., przyczyni się niewątpliwie do wzmożenia wymiany towarowej między Polską a Szwecją.

Pewne zwiększenie częstotliwości przywozu bawełny z zatoki Meksykańskiej zapewniło pozyskanie przez Polską Agencję Morską linji amerykańskiej Southern States Line z portów Houston, Galveston i New Orleans. Okręty tej linji przybywają do Gdyni 1 raz na miesiąc, niezależnie od okrętów szwedzko-norweskiej linji, przybywających co 10 dni.

Dnia 25 marca b. r. zapoczątkowała piąte połączenie z Wielką Brytanją linja Gdańsk — Gdynia — Bristol. Statki niemieckiego armatora „Bugsier — Reederei" z Hamburga odchodzą co 3 tygodnie. Linja ta służy głównie dla przewozu drzewa. Maklerem jej jest firma Bergenske Baltic Trasports.

W połowie kwietnia 1936 rozpoczęły rejsy okręty szwedzkiej linji z Gdyni i Gdańska do Sztokholmu, Vestervik i Oskarshamn. Maklerem jest Bergenske Baltic Transports. — Dzięki tej linji powstało trzecie z rzędu połączenie Gdyni ze Sztokholmem.

W połowie maja 1936 rozpoczął regularną komunikację Tallin — Gdańsk — Gdynia — Antwerpja — Rotterdam estoński armator „Tallinna Laevaühisus", stwarzając jeszcze jedno z licznych po-

łączeń Gdyni z portami zachodnio-europejskiemi.

Wreszcie wspomnieć należy o zapoczątkowaniu regularnej komunikacji Southampton—Le Havre—Kopenhaga—Gdynia—Leningrad przez Cie Gle. Transatlantique, której maklerem jest Polska Agencja Morska. Jest to po upływie 6 lat pierwsza regularna linja w Gdyni utrzymywana przez armatora francuskiego. Okręty tej linji zawijać będą do Gdyni co 14 dni.

Powyższe zestawienie byłoby niekompletne, gdyby pominąć szereg mniej lub więcej doniosłych wydarzeń w istniejących już relacjach portu gdyńskiego.

Na czoło wysuwa się zapoczątkowanie współpracy S. A. ,,Żegluga Polska" z Svenska Orient Linien. Żegluga Polska nabyła mianowicie od armatora szwedzkiego z Göteborga (A. Brostron & Son) dwa nowoczesne motorowce które pod nazwami ,,Sarmacja" i ,,Lewant" utrzymują na zmianę ze szwedzkiemi motorowcami komunikację z Bliskim Wschodem.—Należy tu z uznaniem podkreślić z jednej strony przedsiębiorczość Żeglugi Polskiej S. A., z drugiej gotowość współpracy armatora szwedzkiego z polskiemi sferami żeglugowemi.

Ważnem wydarzeniem jest uznanie Gdyni jako portu bazowego w komunikacji z Dalekim Wschodem. Dzięki długotrwałym wysiłkom Polskiej Agencji Morskiej i armatorów angielskich (Alfred Holt i Ellerman Bucknall) zostały przez Konferencję Żeglugową Wschodnio-Azjatycką morskie stawki frachtowe z Gdyni na Daleki Wschód zrównane z dniem 1. VII. 36 ze stawkami z Hamburga, Rotterdamu i Antwerpji, — co podniosło znacznie konkurencyjność Gdyni wobec tych portów.

Równie cenne i pomyślnym wynikiem zakończone są starania firmy Bergenske Baltic Transports w Konferencji Żeglugowej Zachodnio-Indyjskiej o uznanie Gdyni jako portu bazowego w komunikacji z portami zatoki Meksykańskiej. — Ponadto firma ta uruchomiła w porozumieniu z armatorem (W. Wilhelmsen — Oslo) regularne odjazdy z Gdyni do portów zatoki Meksykańskiej. Okręty bowiem tej linji utrzymywały dotąd komunikację jednokierunkową do Gdyni.

Wreszcie podkreślić trzeba wielkie dzieło powiększenia floty polskiej, dokonane przez ,,Gdynia — Ameryka — Linje Żeglugowe". Budowa wspaniałych motorowców m/s Piłsudski i m/s Batory przyczyniła się do znacznego usprawnienia komunikacji między Bałtykiem i Ameryką Północną oraz zapewniła Polsce poważne stanowisko między flotami państw bałtyckich.

Jak zatem widzimy, Gdynia rozszerza z każdym rokiem swoje wpływy nietylko na Bałtyku, lecz także na Oceanach. Wzrasta też udział bandery polskiej w przewozach morskich, ogarniającej coraz to szersze horyzonty. Do końca 1935 r. istniała tylko jedna regularna linja pod polską banderą, sięgająca poza morze Północne. Obecnie jest ich trzy. — Dalsza wytrwała praca w tym kierunku pozwoli Polsce odrobić w poważnej mierze zaniedbanie jej polityki morskiej w ubiegłych wiekach — i zająć należne miejsce wśród narodów żeglarskich.

ANTONI MARCZYŃSKI
Attaché do spraw handlowych poselstwa R. P. w Buenos Aires

Współpraca Gdyni z Buenos Aires

OBECNE posunięcia polityczno-ekonomiczne Stanów Zjednoczonych A. P. wskazują, iż coraz bardziej zyskuje na znaczeniu powiedzenie prezydenta Teodora Roosvelta w 1914 roku: ,,wierzę, że obecne stulecie będzie nazwane wiekiem Ameryki Południowej". Stany Zjednoczone są niezawodnie przekonane, że te wielkie przestrzenie różnych krajów Ameryki Południowej zostaną w najbliższym czasie przecież zaludnione i nietylko rolnictwo, lecz także przemysł rozwiną się bardzo poważnie, który to objaw można zresztą skonstatować już naprzykład w Argentynie. Wokoło Buenos Aires powstają bardzo szybko nowe ośrodki przemysłowe, co powoduje stałe zmniejszanie się importu fabrykatów, a wzrost zapotrzebowania na surowce i półfabrykaty. Daje się także zaobserwować przypływ ludności do miasta z roli, która jeszcze tylko w nieznacznym stopniu została wykorzystana.

Biorąc pod uwagę obecne znaczenie Ameryki Południowej i nieograniczone możliwości rozwoju tej części świata w obecnem stuleciu, zrozumie się jak wielkiem wydarzeniem jest uruchomienie w bieżącym roku regularnej linji pasażersko-towarowej pod polską banderą, którą zainaugurował już statek ,,Pułaski" z wielkiem powodzeniem i przy entuzjaźmie emigracji polskiej w Argentynie, Brazylji, Urugwaju, a nawet i odleglejszego Paragwaju, oraz druga podróż statku towarowego ,,Wisła" do portu w Buenos Aires.

Nietylko towar polski będzie mógł docierać do wschodnich wybrzeży Ameryki Południowej na statkach pod biało-czerwoną banderą a produkty tych krajów będą przewożone do państw bałtyckich i zaplecza Gdyni tą samą drogą, lecz także emigrant polski nie będzie się potrzebował już skarżyć, na obcy wyzysk. Świadczą o tem głosy emigrantów na łamach prasy polskiej w Argentynie i to tych, którzy już





Port-most wiszący. Buenos Aires. Port—widok ogólny.

kilka razy odbywali podróż między Europą a Argentyną, a ostatnio uczynili to na statku ,,Pułaski".

Jak się przedstawiają obecne stosunki handlowe między Argentyną a Polską i państwami, w stosunku do których Gdynia musi odegrać rolę portu zbiorczo-rozdzielczego oraz jaki jest ruch imigracyjny do Argentyny? Oto zasadnicze pytania, nasuwające się mimowoli w związku z utworzeniem regularnego połączenia między Gdynią a Buenos Aires via Rio de Janeiro, Santos i Montevideo.

Argentyna była w 1935 roku najpoważniejszym odbiorcą towarów polskich po Stanach Zjednoczonych A. P. oraz Palestynie, biorąc pod uwagę nasze stosunki handlowe z rynkami zamorskiemi. Interesującem będzie przytem przypomnieć, że tak Stany Zjednoczone jak i Palestyna posiadają już regularne połączenia okrętowe pod polską banderą — regularne rejsy obecnie w stosunkach z Argentyną wskazują na celowość polityki morskiej, zmierzającej do systematycznego docierania w miarę możliwości polskich statków wraz z towarami do najpoważniejszych rynków zamorskich.

Według polskich danych statystycznych eksport nasz do Argentyny wzrósł z 9.126.000 w 1934 roku do 12.390.000 złotych w roku 1935. Import towarów argentyńskich do Polski wykazał pewną zniżkę, lecz jak następnie będziemy mogli wykazać pierwsze miesiące roku bieżącego także i w tym kierunku zmieniają korzystnie dla żeglugi dotychczasową sytuację. Niestety nie da się to stwierdzić odnośnie Brazylji i Urugwaju, do portów których zawijają polskie statki na tej linji, lecz niewątpliwie na tym odcinku zasada ,,handel idzie za banderą" zmieni także stan z 1935 roku.

Argentyna zakupiła w 1935 roku dwie trzecie wszystkich towarów, które zostały przez Polskę sprzedane do całej Ameryki Południowej. Jest to poważny stosunek, biorąc pod uwagę, że udział Argentyny w całym imporcie ogólnym Ameryki Południowej wynosi około 28 %.

W ogólności stosunki handlowe między Polską a krajami, do których portów zawijają polskie statki kursujące na linji Gdynia—Buenos Aires, przedstawiały się w 1935 roku następująco (w złotych):

	Przywóz do Polski	Wywóz z Polski
Argentyna	16.013.000	12.390.000
Brazylja	14.908.000	4.765.000
Urugwaj	3.417.000	223.000

W roku 1935 eksportowano z Polski do Argentyny przedewszystkiem dykty i drzewo; rury żelazne i stalowe, żelazo i stal oraz różne wyroby z nich; naczynia emaljowane; maszyny włókiennicze; cynk oraz coraz intensywniej opracowuje także ten rynek przemysł tekstylny oraz chemiczny. Pozatem figurują takie pozycje jak chmiel, grzyby, węgiel, meble gięte, dziegieć, parafina i inne.

Argentyna eksportuje do Polski głównie wełnę, skóry bydlęce, końskie, cielęce i w mniejszych ilościach inne, ekstrakt quebracho, bawełnę surową, kazeinę oraz jelita.

Argentyna nie interesuje się zupełnie udziałem w którychkolwiek targach w Europie, a pomimo to cztery firmy argentyńskie wysłały w roku bieżącym swe produkty do Poznania celem urządzenia wspólnego stoiska na Międzynarodowych Targach Poznańskich. Wystawiono następujące produkty argentyńskie, które są eksportowane na inne rynki z powodzeniem: jabłka różnych gatunków, kukurydza wszelkich odmian, bawełna z różnych prowincyj, ryż oraz herva mate. Fakt ten dowodzi dużego zainteresowania ze strony eksporterów argentyńskich możliwościami eksportu do Polski, co zresztą jest zrozumiałe, biorąc pod uwagę, że Polska figuruje już na 8-em miejscu wśród odbiorców Argentyny.

Niezawodnie żeglugę polską na linji Gdynia—Buenos Aires muszą interesować także stosunki Argentyny z innemi krajami bałtyckiemi oraz zapleczem w ogólności. Według danych statystycznych importowano do Argentyny (wartość taryfowa w pesach argentyńskich):

	styczeń i luty 1936	stycz. i luty 1935
Polska	3.113.659	1.058.959
Szwecja	3.586.457	2.922.950
Norwegja	2.913.497	1.335.084
Czechosłowacja	2.665.968	2.627.902
Z.S.R.R.	1.589.741	1.347.869
Finlandja	1.309.273	2.087.173
Austrja	383.266	181.304
Rumunja	340.264	7.650
Dania	157.050	90.380

Jeśli chodzi o fracht powrotny, to jest o import produktów argentyńskich do poszczególnych tych krajów, to przedstawiał się on następująco (wartość rynkowa w pesach argentyńskich):

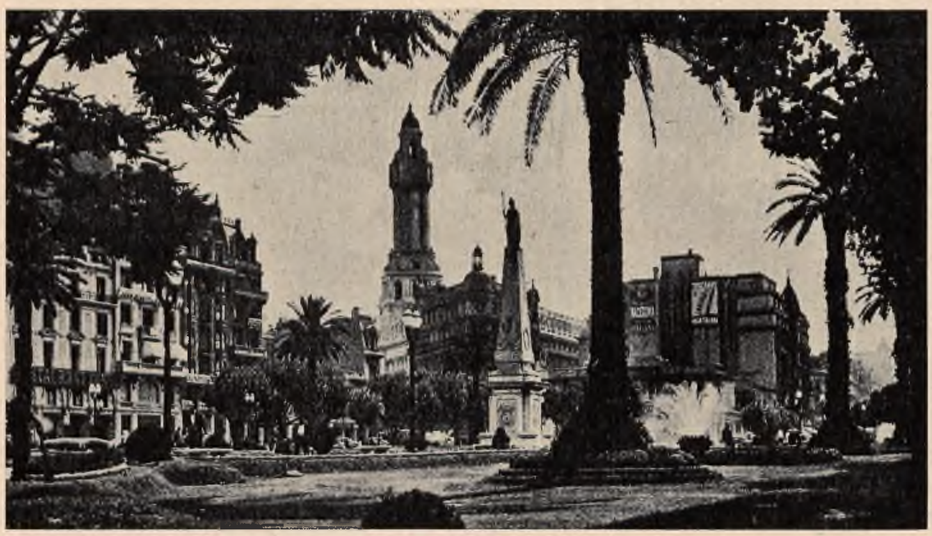
	styczeń i luty 1936	stycz. i luty 1935
Polska	3.283.000	997.395
Czechosłowacja	2.596.150	1.265.725
Szwecja	1.507.559	2.441.625
Danja	1.186.864	2.762.298
Norwegja	488.077	3.206.966
Finlandja	453.175	515.516
Z.S.R.R.	355.589	27
Austrja	251.623	583.800
Rumunja	49.714	77

Co do Polski, to w pierwszym rzędzie zwraca uwagę bardzo poważny wzrost importu i eksportu w stosunkach z Argentyną w ciągu pierwszych miesięcy bieżącego roku. Polska ustępuje w eksporcie do Argentyny, biorąc pod uwagę kraje wymienione w powyższych zestawieniach, tylko w niewielkim stopniu Szwecji, a nabywa więcej produktów argentyńskich niż każde inne z odnośnych państw.

Takie kraje jak Szwecja i Finlandja posiadają już oddawna regularne połączenia okrętowe dla przewozu towarów między portami bałtyckiemi, a portami wschodnich wybrzeży Ameryki Południowej pomimo, że ich stosunki handlowe z Argentyną są mniejsze niż Polski. Linje te wykorzystują w wielu wypadkach przewóz towarów z różnych portów bałtyckich, a między innemi także z Gdyni i Gdańska, do których statki ich regularnie zawijają.

Dla przykładu warto zapoznać się bliżej ze stosunkami handlowemi między Argentyną a Czechosłowacją, jako krajem będącym w wybitnym stopniu naturalnem zapleczem Gdyni. Argentyńskie dane statystyczne za rok 1934 (dokładne dane za 1935 r. jeszcze nie zostały opublikowane) wykazują, że importowano z Czechosłowacji (w pesach argentyńskich):

Wyroby jedwabne	139.000
Wyroby wełniane	352.191
Wyroby bawełniane . . .	342.848
Przędza.	86.859



Buenos Aires — Plaza de Mayo.

Juta i t. p.	3.917.980
Produkty chemiczne, farmaceutyczne i t. p. . .	296.788
Papier, tektura	453.027
Drzewo i wyroby z niego.	344.949
Żelazo i wyroby z niego .	3.021.765
Maszyny	204.184
Metale, za wyjątkiem żelaza i wyroby z nich .	107.407
Ceramika, szkło i t. p. . .	2.032.410
Chmiel	287.616

Do Czechosłowacji importowano w 1934 r. w większych ilościach następujące produkty argentyńskie (w pesach argentyńskich):

Skóry bydlęce	4.807.381
Wełna	1.124.470
Ekstrakt quebracho. . . .	321.096

Statki polskie winny więc bez trudności posiadać dostateczne ilości frachtu z Gdyni do Ameryki Południowej oraz w drodze powrotnej, a nawet wskazane wydaje się dążenie do wstawienia nowych jednostek w żegludze między Gdynią a Buenos Aires.

Niezależnie od kwestji transportu towarów linja pasażersko-towarowa odgrywać będzie bardzo poważną rolę w przewozie pasażerów szczególnie w ruchu emigracyjnym między Polską a krajami Ameryki Południowej. Pozatem niezawodnie fakt ten przyczyni się do utrzymywania ściślejszych więzów między emigracją w Ameryce Południowej a Polską, czego dowodem jest rozwijająca się w szybkiem tempie współpraca na tym odcinku z Ameryką Północną. Świadczy o tem chociażby entuzjastyczne przyjęcie, jakiego doznał w Rio de Janeiro, Montevideo i Buenos Aires statek „Pułaski".

Według ostatnio opublikowanych danych argentyńskich przyjechało do Argentyny w ciągu ostatnich dwóch lat pasażerów z ważniejszych państw europejskich, krajów bałtyckich i zaplecza Gdyni w ogólności:

	1 klasa		2 i 3 klasa	
	1935 r.	1934 r.	1935 r.	1934
Hiszpanów	724	801	11.556	9.336
Włochów	588	662	9.781	8.317
Polaków	71	60	4.607	2.388
Niemców	1.050	717	1.591	1.535
Czechosłow.	36	29	715	623
Austrjaków	69	56	370	335
Litwinów	11	8	316	160
Rosjan	88	79	295	335
Węgrów	18	35	163	144
Duńczyków	45	42	77	78
Rumunów	21	28	278	206

Liczbowo najwięcej po Hiszpanach i Włochach przyjechało w ubiegłym roku do Argentyny Polaków. Imigracja z Polski wykazuje bardzo poważny wzrost co jest bardzo ważne z punktu widzenia zapewnienia pasażerów dla statków pod banderą polską, nie mówiąc już o kwestji emigracji.

W styczniu i lutym bieżącego roku przybyło do Argentyny z krajów kontynentalnych i zamorskich razem 8.075 emigrantów, w tem z krajów europejskich 7.002 osób. W stosunk do dwóch pierwszych miesięcy 1935 roku przyjazd emigrantów wzrósł o 2.029 osób. Z Argentyny wyjechało w ciągu stycznia i lutego b. r. aż 12.066 osób, z czego jednakże do krajów europejskich tylko 2.691. Z odnośnych danych statystycznych wynika, że poważne ilości emigrantów wyjeżdżają obecnie z Argentyny do Chile, Boliwji, Paragawaju, Urugwaju i Brazylji, lecz w każdym bądź razie ich przyjazd do Ameryki Południowej odbywa się do portów wschodnich wybrzeży Ameryki Południowej, do których zaczął ostatnio zawijać statek „Pułaski".

Nietylko w dziedzinie wymiany towarowej i na odcinku morskim zaznacza się poważna zmiana na korzyść we współpracy między Polską a Argentyną, lecz także w Buenos Aires istnieje już oddział warszawskiego Banku Polska Kasa Opieki S. A., który wykazuje bardzo szybki wzrost obrotów. Wystarczy zwrócić uwagę, że oddział ten koncentruje już obecnie wszelkie obroty dewizowe eksportu produktów argentyńskich do Polski i bierze udział poważny w obrotach finansowych dotyczących przywozu towarów polskich do Argentyny. Fakt istnienia banku polskiego w Buenos Aires posiada bardzo poważne znaczenie, biorąc pod uwagę wpływ obrotów finansowych specjalnie w zamorskiej wymianie towarowej.

Także większość towarów polskich zostaje wprowadzona obecnie na rynek argentyński za pośrednictwem obywateli polskich w Buenos Aires. Można skonstatować, że naprzykład wiele fabryk mebli w Argentynie, będących w posiadaniu obywateli polskich, nabywa z powodzeniem prawie wyłącznie dyktę polską, niektóre domy polskie posiadają naczynia emaljowane pochodzenia polskiego i t. p.

Faktem jest, że na linji Gdynia — Buenos Aires w chwili obecnej istnieją wielkie możliwości ekspansji pomimo, że już niezawodnie wiele zrobiono na odcinku bezpośredniej współpracy między Polską a Argentyną.

SYNDYKAT EMIGRACYJNY

SYNDYKAT EMIGRACYJNY w Warszawie, Alberta 7, został utworzony w r. 1930-ym z inicjatywy centralnych władz emigracyjnych. Zadaniem jego jest:

1) udzielanie autorytatywnych informacyj tak w zakresie możliwości emigracyjnych i warunków pracy na emigracji, jak i co do wszelkich formalności związanych z wyjazdem, 2) pomoc i pośrednictwo w zakupie biletów okrętowych i kolejowych, 3) pomoc i pośrednictwo w uzyskiwaniu kredytów, 4) organizowanie zbiorowych transportów, 5) urządzanie i prowadzenie hoteli i domów dla wychodźców, 6) załatwianie dla emigrantów wszelkich formalności wyjazdowych wobec władz krajowych i obcych, 7) współpraca z instytucjami i przedsiębiorstwami zajmującemi się obsługą lub opieką nad emigrantami. W ymienione czynności spełnia Syndykat Emigracyjny za pomocą biura centralnego w Warszawie oraz 19 oddziałów, rozmieszczonych w miastach wojewódzkich lub stanowiących znaczniejsze ogniska ruchu emigracyjnego.

Dla tem bliższego kontaktu z szerokiemi masami zainteresowanej wychodźtwem ludności posiada Syndykat również około 600 korespondentów, rekrutujących się z pośród urzędników gmin wiejskich a wyznaczanych przez starostów powiatowych w porozumieniu z Syndykatem Emigracyjnym.

Poza granicami kraju Syndykat Emigracyjny posiada oddział w Rio-de-Janeiro (Brazylja).

Dla celów obsługi emigrantów Syndykat prowadzi hotel emigracyjny we Lwowie (na 100 łóżek), takiż hotel w Warszawie (100 łóżek) oraz Obóz Emigracyjny w Gdyni, będący punktem odprawy dla emigracyjnych transportów zamorskich. Obóz ten posiada urządzenia hotelowe i aprowizacyjne dla 2.000 emigrantów, oraz sanitarne i higjeniczne, wymagane przez właściwe przepisy władz emigracyjnych polskich i obcych.

Specjalne zarządzenia centralnych władz emigracyjnych i administracyjnych uregulowały sprawę współdziałania władz administracyjnych na terenie kraju z placówkami Syndykatu Emigracyjnego. W myśl tych zarządzeń placówki Syndykatu Emigracyjnego reprezentują wobec władz indywidualne interesy emigrantów, w których imieniu występują. Wydawane przez starostwa i inne władze dokumenty, jak również paszporty emigracyjne, przekazywane są wyłącznie właściwym oddziałom Syndykatu.

Władze Syndykatu Emigracyjnego stanowią: Rada Nadzorcza i Zarząd, działające przy udziale delegatów rządowych. W obydwu tych ciałach reprezentowany jest Skarb Państwa, rozporządzający 60% udziałów Syndykatu.

Delegatami rządowymi są: 1) p. Leonard Możdżeński, dyr. dep. w Min. Przem. i Handlu, 2) p. Mieczysław Biesiekierski, naczelnik wydziału w Min. Opieki Społecznej oraz p. Mieczysław Kokoszkiewicz, naczelnik wydz. w Min. Op. Społ. Prezesem Rady Nadzorczej jest p. Stanisław Nowak, dyr. dep. w Min. Skarbu. Prezesem Zarządu — p. Bolesław Nakoniecznikoff, dyr. dep. w Min Opieki Społ. Dyrektor zarządzający — p. Aleksander Chwat, vice dyrektor — p. Józef Gizaczyński.

Siedziby oddziałów Syndykatu Emigracyjnego na prowincji:

Baranowicze — Senatorska 16	Łódź — 6 sierpnia 3
Białystok — Marsz. Piłsudskiego 52	Łuck — Piłsudskiego 14
Brześć n/B. — Steckiewicza 27	Pińsk — Królowej Bony 12
Czortków — Kolejowa 47	Przemyśl — Plac Legjonów 1
Grodno — Hoovera 5	Równe Woł. — 3 Maja 15
Kielce — Sienkiewicza 81	Sanok — Kościuszki 26
Kowel — Kolejowa 98	Stanisławów — Grunwaldzka 4
Kraków — Radziwiłłowska 23	Tarnopol — Konarskiego 1
Lublin — Zamojska 21	Wilno — Szopena 1
Lwów — Wiśniowieckich 4	

Obóz Emigracyjny w Gdyni—Grabówek. Stacja Zborna w Poznaniu, Dworzec Główny, poczekalnia 3 klasy.

HEL. BUXELL-ŻBIKOWSKA

Oslo—port

DZIEJE normalnego rozrostu portu Oslo rozciągają się na przestrzeni przeszło 200-tu lat. Splot sprzyjających rozwojowi warunków pociągnął za sobą w konsekwencji wybicie się Oslo na największe centrum portowe Norwegji, odgrywające jednakże rolę jednej tylko z licznych komórek oddechowych, rozmieszczonych gęsto na przestrzeni 3400 klm. wybrzeża morskiego (ok. 21.000 klm. wraz z fjordami).

Ten to charakter spełnianego zadania różni Oslo w sposób zasadniczy od portu gdyńskiego, który dla gospodarczego organizmu Polski spełnia zadanie intensywnie pracujących płuc.

Równoczesna dysproporcja, zachodząca w wielkości obszaru obsługi i w rozmiarach zaspakajanych potrzeb, nie mówiąc już o niewspółmierności okresów rozwojowych — czynią ciekawem zestawienie porównawcze wyników pracy, osiągniętych dziś przez oba porty.

W statystykach światowych portowego ruchu okrętowego Oslo i Gdynia figurują obok siebie, ujawniając tylko nieznaczne różnice cyfrowe. Jednocześnie jednak w zakresie obrotów towarowych obu portów zachodzi głęboka różnica na korzyść Gdyni. Obroty bowiem Oslo mieszczą się w stosunkowo wąskich ramach i zestawienie ich ze stanem naszego portu nabiera cech niewspółmierności. Coprawda po stronie przywozu Oslo przewyższa nieco Gdynię, w wywozie jednakże do tego stopnia pozostaje w tyle, że ogólny wynik obrotów jest kilkakrotnie niższy od wyników gdyńskich.

W rezultacie zatem zachodzi z jednej strony głęboka różnica w zakresie obrotów towarowych Oslo i Gdyni, przy równoczesnem z drugiej strony zbliżeniu się rozmiarów ich ruchu okrętowego. Znajduje to swoje wyjaśnienie w tem, że na ramy ruchu okrętowego Oslo wpływa fakt oparcia się stosunkowo nieznacznego handlu portowego na obsłudze wielkich jednostek zaoceanicznych, opierających swą działalność na ładunkach zbiorowych z całego szeregu portów. Duża pojemność tych okrętów podnosi znacznie ogólny tonaż statków na wejściu i wyjściu z Oslo, podczas gdy efekty towarowe, dostosowane do wielkości istniejących potrzeb, są małe.

Niewspółmierność ruchu okrętowego Oslo z jego obrotami towarowemi pociąga za sobą częściowo również i ten fakt, że Oslo jest największym portem macierzystym potężnej floty norweskiej. Ruch zatem pewnej części okrętów odbywa się jedynie dla względów z tem związanych i nie stoi w żadnym związku z handlem portu.



Stocznia „Nylands mek. Verksted" — Oslo.

Tak więc, w konsekwencji tych lub innych przyczyn, ogólny ruch okrętowy Oslo ma możność osiągnięcia wysokiego poziomu. Urzędowe zestawienie odnośnych danych za okres roczny od 1.7.34 do 30.6.35 stało się dla gospodarczej prasy norweskiej okazją do zamanifestowania uczuć pełnej satysfakcji z istniejącego stanu rzeczy.

Ruch portu osiągnął rekordową cytrę. Liczba statków, które zawinęły do Oslo w ubiegłym okresie nie miała dotychczas w historji portu równej sobie. Wyniosła ona 28.196 jednostek o ogólnym tonażu 8,8 milj. ton rej. br. i 5,05 milj. ton rej. net. Ten stan rzeczy jest konsekwentnym wypływem uwidaczniającej się na przestrzeni lat wyraźnej tendencji stałego zwiększania się ruchu portowego, przedstawiającego się jak niżej:

	statki na wejściu	tonaż brutto	tonaż netto
1927/28	21.406	7.539.124	4.304.065
28/29	21.812	7.749.124	4.412.775
29/30	22.244	8.138.708	4.627.491
30/31	22.107	7.573.956	4.269.127
31/32	22.140	7.747.066	4.264.692
32/33	22.859	7.964.298	4.533.517
33/34	25.321	8.495.538	4.850.938
34/35	28.196	8.759.253	5.047.936

Z racji specyficznej struktury geograficznej Norwegji, pociągającej za sobą zogniskowanie się życia gospodarczego na wybrzeżu morskiem — żegluga przybrzeżna odgrywa w ogólnym ruchu okrętowym Oslo, będącego ośrodkiem ekonomicznym kraju, rolę bardzo poważną. Oslo jest połączone szeregiem linij regularnych z pozostałemi portami Norwegji. Tonaż statków, zatrudnionych w żegludze kabotażowej przekracza 1/3 ogólnego tonażu, zawijających do Oslo okrętów. Ruch kabotażowy odbywa się wyłącznie pod flagą norweską.

W żegludze zagranicznej flaga norweska wybija się zupełnie zdecydowanie na czołowe miejsce. Na 5.4 milj. ton br. tonażu statków, kursujących między Oslo i portami zagranicznemi — tonaż norweski objął 3,2 milj. ton br. Drugie miejsce przypada flocie szwedzkiej, następnie duńskiej, angielskiej i niemieckiej. Udział bandery innych państw jest minimalny.

Wybitne znaczenie w ruchu portowym Oslo floty Szwecji i Danji wypływa w głównej mierze z faktu współpracy armatorów norweskich z armatorami tych państw i utrzymywania t. zw. „joint service" na szeregu szlakach zamorskich, co decyduje w rezultacie o regularnem zawijaniu do portu Oslo statków tych linij obcych, związanych umowami.



Stare i nowe silo w Oslo

W połączeniach Oslo z portami zagranicznemi współpraca ze wspomnianemi linjami odgrywa rolę dodatkową i jedynie pomocniczą. Samodzielna bowiem akcja armatorów norweskich pozwala im utrzymywać własnym tonażem gęstą sieć połączeń regularnych, obejmujących porty wszystkich kontynentów. Krąg portów europejskich, z przeważającą większością których Oslo jest już od dawna połączone, stale rozszerza się. I nie dalej jak w sierpniu ub. r. linja regularna, utrzymywana przez największego armatora Norwegji ,,Wilh. Wilhelmsena'' dla przewozów bawełny z portów Golfu Meksykańskiego, objęła port gdyński, czyniąc zeń najdalej na wschód położoną bazę swej działalności. Połączenie tym sposobem portu Oslo z Gdynią wzmocniło regularną komunikację, istniejącą między obu portami już od lat ośmiu, a utrzymywaną przez norweskie t-wo okrętowe ,,Fred Olsen'a''.

Regularne połączenia Oslo z portami innych kontynentów, rozwijające się niezmiernie intensywnie w okresie ostatnich 20 — 30 lat, tworzą dziś gęstą sieć na wodach całego świata. Sferą swych wpływów obejmują one Kanadę, wsch. i zach. wybrzeża St. Zjednoczonych Am. Półn., Golf Meks., Brazylję, Argentynę, zach. i wsch. Afrykę, Madagaskar, wyspy, położone na półn. wsch. od Indyj, Japonję i Australję. Komunikacja ta nosi charakter komunikacji towarowej. Ruch pasażerski odgrywa stosunkowo nieznaczną rolę.

Oslo jako centrum życia gospodarczego Norwegji nosi w dziedzinie ruchu towarowego wybitną cechę ogólnej struktury kraju, opierającej się na imporcie, który tak pod względem ilości, jak i wartości przekracza znacznie rodzimy eksport.

W poszczególnych latach obroty towarowe Oslo przedstawiały się następująco:

	import	eksport
1926/27	1.099.016 ton	430.000 ton
27/28	1.198.741 ,,	476.424 ,,
28/29	1.195.242 ,,	517.780 ,,
29/30	1.178.305 ton	500.571 ton
30/31	1.124.661 ,,	363.425 ,,
31/32	1.109.635 ,,	333.511 ,,
32/33	1.126.734 ,,	382.596 ,,
33/34	1.158.003 ,,	405.183 ,,
34/35	1.226.475 ,,	430.771 ,,

W konsekwencji powyższego kształtowania się obrotów towarowych Oslo zajmuje przeszło 50 % w ogólnym imporcie Norwegji i ok. 20 % w całym jej eksporcie.

Niemal analogiczny udział jak w imporcie przypada Oslo w dziale dochodów celnych. W roku bowiem 1934 na 111,5 milj. koron wpływów z cła uczestnictwo Oslo wynosiło 63,4 milj. kr., co stanowiło 56,9 %. W r. 1933 sięgało ono 57 %, a w r. 1932 — 59 %.

W ruchu importowym Oslo najważniejszą rolę odgrywa węgiel, koks, zboże, mąka, cukier, kawa, oleje palne, nafta, benzyna oraz tonaż okrętowy.

W eksporcie zaś na naczelne miejsce wybija się papier, celuloza, masa drzewna, drzewo i cement. Czynnikiem, mającym dla rozwoju ruchu eksportowego Oslo znaczenie decydujące był fakt intensywnego rozszerzania się w okresie powojennym sieci komunikacji zamorskiej, umożliwiającej — z racji kierowania się handlu za banderą — ulokowanie się towarów norweskich na odległych rynkach zagranicznych.

Rola, jaką Oslo-port odgrywa w życiu ekonomicznem Norwegji splata się ściśle z historją i rozwojem samego miasta, które zasadniczo dopiero od połowy 19-go wieku zaczyna zdecydowanie wybijać się na czoło gospodarki narodowej, stając się ogniskiem handlu i przemysłu Norwegji. Od tego też czasu datują się nowoczesne dzieje portu, oparte u swej podstawy o niezwykle sprzyjające warunki naturalne.

Położony w końcu wrzynającego się głęboko w ląd fjordu port nosi wszelkie cechy portu naturalnego. Szereg drobnych wysepek u wejścia do portu stanowi jego cenną ochronę przed wiatrami i dużą falą. Nieznaczna zaledwie różnica w poziomie wody w czasie odpływu i przypływu zapewnia spokojne i ciągłe warunki pracy w porcie. Konsekwencje 60-ciu stopni północnej szerokości geograficznej niwelowane są przez wpływ Golfsztromu, i podczas, gdy mający to samo położenie Leningrad stoi przez szereg miesięcy nieczynny — Oslo nigdy prawie nie zamarza, będąc cały rok otwarty dla komunikacji. Ostatni raz poważne zamarznięcie portu zanotowano w roku 1919-ym.

Ewentualnym trudnościom, powstającym z racji sporadycznego częściowego zamarzania, zapobiega się natychmiast własnemi statkami-lodołamaczami.

Dostateczna głębokość portu umożliwia zawijanie największych transoceanicznych okrętów.

W rezultacie warunków podstawowych tak wybitnie dodatnich akcja rozbudowy technicznej portu mogła w najtrudniejszych stadjach początkowych posuwać się naprzód bez specjalnych trudności. Właściwą pracę nad techniczną stroną rozwoju portu podjęto w drugiej połowie 19-go stulecia, a ściśle mówiąc — w jego końcowych dziesiątkach. Akcja ta szła po linji dostosowywania się do coraz to bardziej wzrastających wymagań w poszczególnych dziedzinach życia żeglugowego i portowego. Zasadniczo jednakże dopiero bieżące stulecie zadecydowało o dzisiejszym wysokim poziomie portu.

I tu, w związku z historją portu Oslo, ciekawem jest wspomnieć, że pierwsze wogóle urządzenie portowe zainstalowano w 17-tem stuleciu w postaci drewnianego pieru, mającego służyć do ułatwiania reperacji okrętów. Pierwszy zaś pier do ładowania i wyładowywania okrętów wzniesiono ok. 110-ciu lat temu.

Dzisiaj port, rozciągający się na przestrzeni 120-tu klm., posiada 11.407 metrów nabrzeża, z czego 6.520 m. przeznaczone jest dla okrętów morskich, 1421 — dla jednostek zatrudnionych w ruchu lokalnym i 3466 — dla promów i barek. Własność portu stanowi 10.094 m. nabrzeża, o og. powierzchni





Oslo — Składy towarów w porcie. Załadunek statku.

425.900 m². Składy i magazyny portowe obejmują 77.300 m², z czego na własność portu przypada 37.000 m². Długość torów kolejowych sięga 19-tu klm., z czego 7,2 klm. stanowią tory dostawcze.

Dostateczna ilość nowoczesnych urządzeń przeładunkowych zapewnia szybką i niezwykle sprawną pracę. Prócz 71 dźwigów o sile od 1 — 100 ton, z których 2 są dźwigami pływającemi, port wyposażony jest w 11 specjalnych, nowoczesnych aparatów do przeładunku węgla, w 1-no pneumatyczne urządzenie do przeładunku zboża o zdolności ład. 150 ton/godz., oraz w 1 specjalny aparat do przeładunku bananów.

Silo węglowe (119 — 10 m.) znajdujące się na oddzielnem nabrzeżu węglowem, odgrywa w pracy portu bardzo poważną rolę, stanowiąc znaczne odciążenie dla kolei portowej. W silo tem można w ciągu 12-tu dni przechowywać darmo wyładowany towar.

Znajdujące się w porcie silo zbożowe obliczone jest na 10.000 ton. Obecnie znajduje się w budowie i w roku bieżącym ma być wykończony nowy elewator zbożowy, obliczony na 15.000 ton towaru. Będzie to jeden z najokazalszych budynków portowych.

Prócz roli, jaką — na skutek idealnych warunków naturalnych i wysokiego poziomu warunków technicznych — odgrywa port w Oslo w ruchu okrętowym i obrotach towarowych Norwegji, posiada on jeszcze wybitne znaczenie, jako jedno z najpoważniejszych centrów norweskiego przemysłu budowy okrętów.

Port posiada dwie duże stocznie. Jedna z nich — „Akers mek. Versted", założona w roku 1842, jest największą stocznią Norwegji. Zarówno rozmiary produkcji, jak też i nowoczesność urządzeń technicznych stawiają ją na czoło tej gałęzi przemysłu. To stanowisko umacnia jeszcze fakt, że „Akers" jest jedyną stocznią norweską, budującą jednostki większych rozmiarów, jedyną również — konstruującą na podstawie licencji duńskiej motory Diesla typu B. & W.

Działalność drugiej stoczni „Nylands mek. Verksted" obchodzącej w ubiegłym roku 80-ciolecie swego istnienia, opiera się na budowie mniejszych jednostek i w bardzo znacznym stopniu na wszelkiego rodzaju reperacjach.

Obie te stocznie znajdują się w rękach prywatnych, zwiększając w bardzo poważnym stopniu ogólnie niezbyt szerokie ramy kapitałów prywatnych, zainwestowanych w porcie. Angażowanie się tego rodzaju kapitałów w inwestycje portowe Oslo posiada swoją odległą historję, splecioną ściśle ze zmianami ogólnej administracji portu.

W pierwotnym okresie tworzenia się zaczątków portu — budowa nabrzeży i domów składowych pozostawiona była inicjatywie prywatnej, nad którą dozór rozciągały władze gminne Oslo. Burmistrz i ławnicy sprawowali administrację portu, polegającą w zasadzie na kontroli policyjnej i zachowania porządku, a w bardzo ograniczonym stopniu także na pracach technicznych.

W porcie panował bezład, który m. in. charakteruzyje fakt, że — mimo teoretycznych zakazów — balast zrzucano w obrębie portu, co odbijało się wydatnie na zmniejszeniu głębokości dna.

W tych warunkach przychodzi rok 1735, przynosząc ze sobą na wszystkich odcinkach radykalną zmianę dotychczasowej sytuacji. Na skutek bowiem raportu kapitana pilotów, omawiającego bez obsłonek istniejące katastrofalne stosunki w płd. części portu, ukazuje się dekret królewski, ustanawiający Komisję Portową, w rękach której spoczywać miała odtąd administracja portu. Burmistrz, kapitan pilotów i ekspert żeglugowy, mianowany przez burmistrza, wchodzili w skład tej nowoutworzonej władzy portowej.

Odnośnie prac technicznych — dekret polecał Komisji utrzymywanie odpowiedniej głębokości dna i dbanie o stan urządzeń cumowniczych. Nad quay zarówno prywatnemi, jak i wybudowanemi przez miasto, roztoczony miał być przez Komisję ścisły dozór, mający na celu utrzymanie ich w dobrym stanie i dostosowywanie do wymagań ruchu portowego.

Projekty rozbudowy portu i sporządzanie planów znalazły się pod stałą i fachową kontrolą a do prac nad budową każdego z większych quay przydzielany był z reguły techniczny zarządca.

W rezultacie zatem —akcja technicznej rozbudowy portu wraz z całością administracji ujęta została w pewne ramy planowej organizacji, umożliwiającej stopniowe likwidowanie istniejącego chaosu i bezładu. W rozwoju portu Oslo nastąpił zdecydowany przełom, stwarzający podstawowy fundament pod dalsze w tym kierunku prace.

Na sierpień ubiegłego roku przypadła, uroczyście przez Oslo obchodzona, 200-letnia rocznica ogłoszenia doniosłego dekretu królewskiego. Prasa norweska i zagraniczna prasa fachowa pełne były wzmianek, notatek i artykułów, uwypuklających znaczenie faktu o tak poważnych konsekwencjach.

Rok zatem 1735 stał się dla Oslo punktem wyjściowym. Okresy następne, w oparciu o stworzony grunt, przynosiły ze sobą już tylko udoskonalenie form, niezbędne zmiany, uzupełnienia luk i dostosowywanie się do wymagań, wzrastających wraz z rozwojem miasta i portu. Na tle następujących po sobie przekształceń uwidaczniało się wyraźnie zmniejszanie się wpływów gminy, przy równoległym rozszerzaniu się niezależności władz portowych. Dawało to rezultaty najzupełniej pozytywne w postaci wzmożenia się intensywności akcji rozbudowy portu i wzrostu ruchu okrętowego.

Z dniem 1.I. 1844 dawna Komisja Portowa zostaje zastąpiona przez nowokreowaną Radę Portu, pomyślaną jako instytucja niezależna od zwierzchnich władz gminnych. Praca jej jednak nie ogarnia zrazu całości administracji portowej, przez długi bowiem jeszcze okres czasu dział buchalterji, kasa, zarząd budynkami i t. p. pozostaje w rękach poszczególnych departamentów miejskich.

Rok 1923 przynosi w tym względzie zasadniczą zmianę. Ogół bowiem spraw, dotyczących portu zostaje definitywnie i całkowicie przejęty przez władze portowe, zwiększone jednocześnie o nowo kreowany Zarząd Portu (Havnevesen). Nowa ta instytucja sprawuje odtąd całość administracji portu, podlegając kon-



Zarząd Portowy w Oslo.

troli Rady Portu i stosując się do wydawanych przez nią ogólnych dyrektyw.

Na czele Havnevesen stoi dyrektor, mianowany przez państwo, urzędników zaś angażuje Rada Portu. Praca Zarządu rozpada się na dział kontroli portowej, dział budowlany, maszynowy, dział rachunkowości oraz specjalny dział, przeznaczony dla spraw zamiejskich przedsiębiorstw portowych.

W rezultacie zatem obecnie układających się stosunków, Havnevesen skupia w swojem ręku właściwą i kompletną administrację portu, podczas, gdy Rada Portu pozostaje kontrolującą władzą centralną. Po szeregu zmian w łonie tej ostatniej, w roku 1933, ustalono obecny jej skład. Liczba członków wynosi 11 osób. Są to: burmistrz, będący urzędnikiem państwowym, naczelnik policji, 1 członek, wybrany przez Prez. Rady Miejskiej, 4 czł. wybranych przez Zarząd Gminy (2-ch ekspertów shippingowych), 1 czł. wybrany przez Izbę Handlową w Oslo, 1 czł. wyznaczony przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, oraz 1 członek, wybrany z pośród urzędników portowych.

W wyniku długich lat Oslo jest obecnie portem miejskim o bardzo luźnym kontakcie z władzami miejskiemi. Można zasadniczo powiedzieć, że port tworzy autonomiczną jednostkę, utrzymującą się o własnych siłach i opłacającą ze swoich dochodów prace techniczne, reperacje, wydatki administracyjne i t. p. oraz podatki. Kasa gminna ma w zasadzie pokrywać deficyty kasy sportowej, ale ponieważ istnieje warunek, że kasa portowa musi w miarę możności spłacać zaciągnięte sumy, władze portowe wolą w rezultacie ograniczać się do własnych funduszów i dotychczas jeszcze nie uzależniały się w zakresie robót publicznych od kasy gminnej. Współdziałanie finansowe istniało tylko na odcinku zakupu nieruchomości, w czem gmina była sama zainteresowana.

Większość wszystkich wydatków pokrywają opłaty portowe, które pomimo to nie są jednak wygórowane. Ustala się je na okres 5-ciu lat, co z jednej strony jest dobre, gdyż Zarząd wie, na co może liczyć, z drugiej jednak strony — jest on tem związany, nie mogąc stosować elastycznej polityki w tym zakresie. Ostatnio opłaty portowe zostały ustalone w ubiegłym roku, obowiązując od dn. 1.VII. 1935.

W budżecie na rok 1935/36 po stronie ogólnych dochodów figuruje suma 3,7 milj. kr., z czego na dochód z opłat portowych wypada 2,9 milj. kr.

Na nowe budowy i kupna wyznaczono z tegoż budżetu sumę 0,6 milj. kr. Budżet uchwala Gmina miejska na wniosek Rady Portu. W razie niedojścia do porozumienia między obu stronami — wkracza Min. Przem. i Handlu, które pozatem ma bardzo mało do powiedzenia, prowadząc jedynie ogólną politykę morską. I na tem więc polu różni się Oslo od Gdyni, w której, jako w porcie państwowym, Min. Przem. i Handlu odgrywa decydującą rolę.

Gdynia i jej potrzeby

CO ROKU, w dniu Święta Morza, dokonujemy podsumowania naszych prac i wysiłków na wybrzeżu. Co roku mamy okazję stwierdzenia jak olbrzymiemi krokami posuwamy się naprzód pracując z wytężeniem nad ugruntowaniem naszego stanu posiadania i jego rozbudową. Co roku dumą napawa nas ten bilans pracy twórczej, w której cała Polska pośredni bierze udział.

Przy tej właśnie okazji pozwolimy sobie przytoczyć przemówienie senatora Tadeusza Karszo-Siedlewskiego, wygłoszone w Komisji Budżetowej, w czasie rozpraw nad budżetem Min. Przem. i Handlu.

Przemówienie senatora Karszo-Siedlewskiego ujmuje zagadnienia morskie rzeczowo, potrzeby Gdyni naświetla jasno, przedstawiając sprawę tak jak ją widzi wybitny przedstawiciel przemysłu zainteresowanego najbardziej w racjonalnej polityce w stosunku do portu.

„Na ogólną sumę Zł. 49.800.000 wydatków zwyczajnych i nadzwyczajnych Ministerstwa Przemysłu i Handlu, rozpoczął swe przemówienie sen. Karszo-Siedlewski, wydatki, związane ze sprawami morskiemi, według słów p. Ministra Przemysłu i Handlu, wynoszą Zł. 28.440.000, co stanowi 57% budżetu.

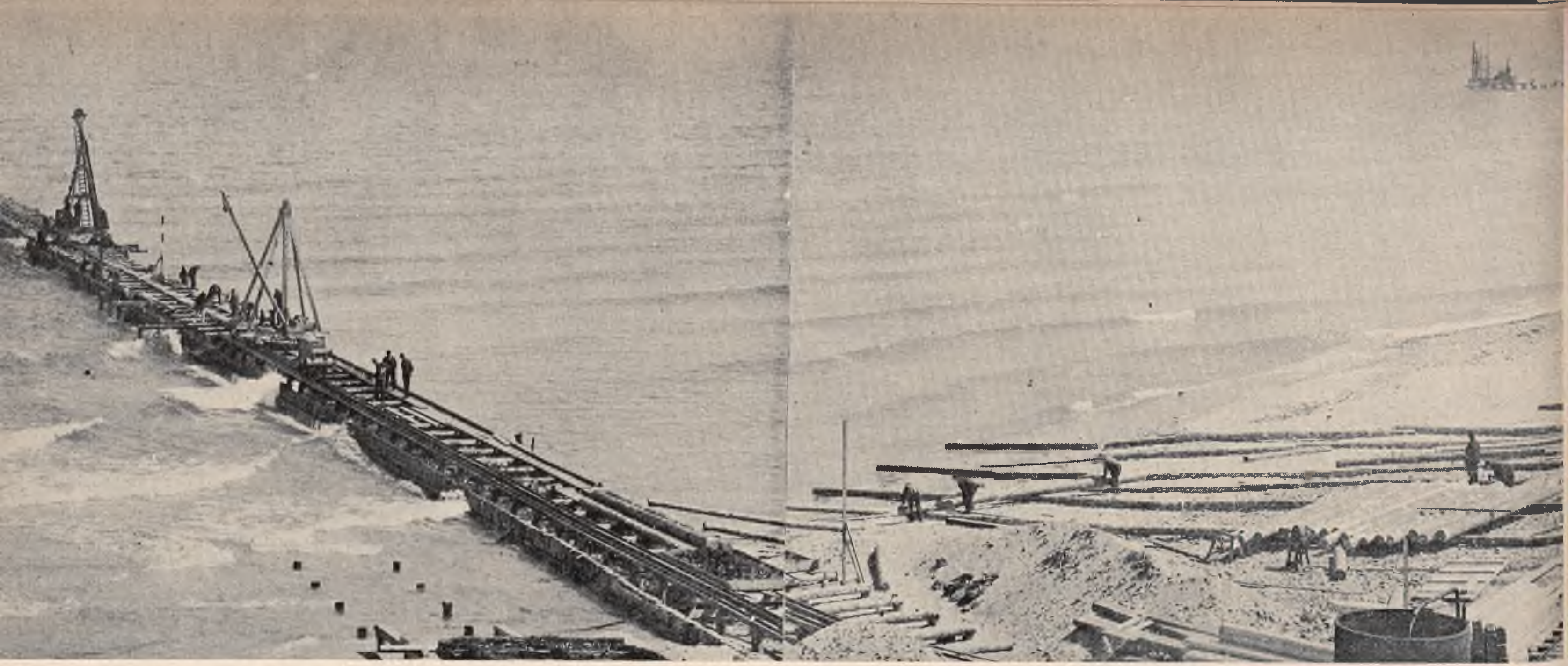
Jeżeli jednak zanalizować powyższą cyfrę, to po odjęciu od niej wydatków, związanych z eksploatacją portu, z zakupem statków i spłatami wszelkich rat za już dokonane inwestycje — okaże się, że na nowe prace inwestycyjne pozostaną zaledwie znikome sumy. Sprawa ta tembardziej staje się paląca, jeżeli sobie uprzytomnimy, że obroty towarowe Gdyni z roku na rok wzrastają, a skutkiem braku wystarczających urządzeń technicznych i odpowiedniego zapasu miejsca w porcie gdyńskim zaczynamy tracić stałych naszych klijentów, znajdujących lepsze i tańsze dla towarów swoich warunki przeładunkowe w innych portach bałtyckich.

Nie można mieć wątpliwości, że Rząd Polski należycie docenia znaczenie naszego wybrzeża morskiego oraz Gdyni. Tego, że na tym odcinku zostało poczynionych wiele posunięć, mających cechę trwałości i zdrowe perspektywy rozwoju, nie może już dziś nikt negować. Wystarczy zestawić tabelę naszych obrotów towarowych przez Gdynię za ostatnie dziesięciolecie — wystarczy porównać dzisiejszą 80-tysięczną ludność Gdyni z małą rybacką wioską z przed 16-tu laty, aby zrozumieć, jak natchnioną była inicjatywa stworzenia niezależnego portu polskiego.

Temu ogromnemu rozwojowi Gdyni, dyktowanemu życiowemi potrzebami Państwa Polskiego, winien jednak dotrzymywać kroku rozwój techniczny portu, aby w przyszłości nie zahamować wzrostu obrotów handlowych. Trzeba bowiem zdać sobie sprawę, że Gdynia stała się z portu przeładunkowego — portem handlowym. Towar, który dawniej był przeładowywany z wagonu kolejowego bezpośrednio na statek (i odwrotnie) — dziś idzie przez magazyny, gdzie jest sortowany, przepakowywany i jakościowo odbierany — i z tych względów wymaga zwiększonej ilości magazynów. Dość powiedzieć, że w porównaniu z zeszłym rokiem zapotrzebowanie na magazyny wzrosło o 100%. Brak ich powoduje przeładunek w nieodpowiednich miejscach, stwarzając w porcie tłok i zamieszanie, a co najważniejsze — podraża koszty. Cały szereg statków zmuszony jest bowiem czekać zbyt długo na redzie w oczekiwaniu na swoją kolejność; szczególnie dotyczy to statków z materjałami masowemi, które muszą ustępować miejsca statkom, załadowanym drobnicą. Duże miljony życie gospodarcze przepłaca z braku dostatecznych

Gdynia — Basen im. Marszałka Piłsudskiego





Budowa portu rybac

urządzeń technicznych, odpowiednich miejsc ładunkowych, dźwigów, magazynów i torów kolejowych.

Przy tendencji obniżania w całym kraju cen i stawek — a jednocześnie przy nieuregulowaniu palących spraw portowych, firmy handlowe, zainteresowane importem i eksportem, poważne odnoszą szkody materjalne. Jeżeli się apeluje do inicjatywy prywatnej na tym terenie, to należałoby tej inicjatywie dać możliwości rozwojowe przez usprawnienie działalności portu.

W związku z powyższem nasuwa się szereg uwag, mających na celu dobro naszego rodzimego portu i okalającego go miasta.

Port nasz, o ile ma spełnić całkowicie swoje zadanie — powinien w możliwie jaknajszybszym czasie uzupełnić swoje braki zapomocą przyśpieszenia następujących prac inwestycyjnych:

a) pogłębienie portu przy nabrzeżach Szwedzkiem, Duńskiem i Śląskiem — co jest konieczne dla umożliwienia ładowania węglem statków o większem zanurzeniu;

b) powiększenie niedostatecznej ilości torów kolejowych odstawczych, rozrządowych, wyciągowych i łącznikowych oraz budowa kilku wag kolejowych i kabestanów, wobec stałego zwiększania się ruchu towarowo-przeładunkowego;

c) zainstalowanie nowych dźwigów, których brak opóźnia przeładunek, co niekorzystnie wpływa na nasze obroty i podraża koszty,

d) budowa szeregu magazynów, a przedewszystkiem na zboże, oraz urządzeń mechanicznych do czyszczenia, sortowania i t. p. — koniecznych ze względu na nasz eksport rolniczy;

e) zwiększenie ilości placów drzewnych w związku z rozbudową portu drzewnego;

f) budowa specjalnych urządzeń dla przeładunku rud i innych masowych towarów sypkich;

g) rozwiązanie sprawy Stoczni, której brak powoduje ten niekorzystny fakt z punktu widzenia gospodarczego dla Państwa, że 90 % wszystkich robót remontowych dla naszej floty handlowej odbywa się w stoczniach obcych, nie mówiąc już o budowie nowychstatków:

h) otworzenie dla zabudowy i eksploatacji wewnętrznych terenów portu przez budowę t. zw. kanału Przemysłowego, bez czego pozatem nie może być mowy o rozwoju przemysłu portowego w Gdyni;

i) zakończenie budowy łamaczy fal w celu osiągnięcia całkowitego bezpieczeństwa nawigacji w porcie.

Wobec ogromnego stałego przyrostu mieszkańców w Gdyni, władze miejskie mają do zwalczenia poważne trudności przedewszystkiem natury inwestycyjnej. To co w innych miastach oblicza się i planuje na lata, — tu życie nakazuje wykonać, można powiedzieć bez przesady, ,,natychmiast''. W związku z tem nasuwają się następujące uwagi:

a) zaniedbanie minimalnych chociażby zakupów przez gminę terenów w dzielnicach, mających tendencję rozwojową, może uniemożliwić gminie miasta Gdyni prowadzenie jakiejkolwiek polityki urbanistycznej;

b) budowa nowych ulic przy uwzględnieniu dotychczasowego tempa rozwoju miasta powinna wyrazić się przyrostem 95-kilometrowym w przeciągu najbliższego 5-ciolecia (obecnie36,9klm.).

c) Orłowo i Mały Kack powinny być zwodociągowane. Zachodzi konieczność połączenia rurociągów Gdyni z Oksywiem, celem zabezpieczenia dostarczania obu tym dzielnicom wody do picia i przemysłowej dla ,,Pagedu'' i budującej się stoczni.

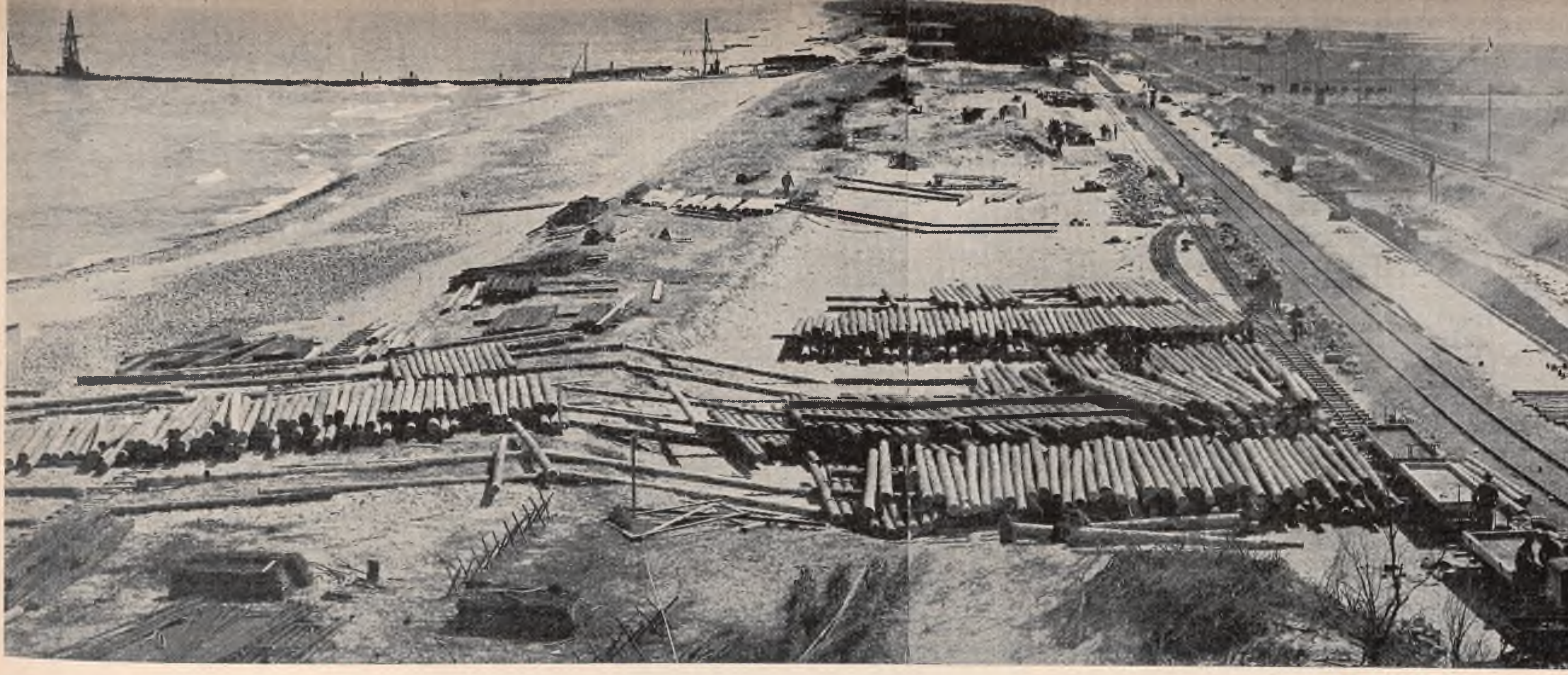
Cały szereg dzielnic w centrum miasta nie posiada kanalizacji sanitarnej



Wachtowy wydzwania godziny



Latarnia morska im. Żeromskiego



kiego w Wielkiej Wsi

(Kamienna Góra, ul. Marszałka Piłsudskiego i Wzgórze Focha). Tembardziej sprawa ta staje się aktualną, że prace wodociągowo-kanalizacyjne zostały od 3-ch lat prawie przerwane.

d) Wraz z rozbudową ulic miasta łączy się rozszerzenie sieci elektryfikacyjnej.

e) Wobec tego, że imigracja do Gdyni ludności z dalekiego zaplecza kraju składa się przedewszystkiem z młodych małżeństw, posiadających dzieci w wieku szkolnym, — staje się aktualną sprawa budowy nowych szkół oraz gimnazjum.

f) Brak szpitali w Gdyni zmusza społeczeństwo polskie do korzystania z usług lekarzy gdańskich; ze względu na zdrowie szerokich warstw ludności należałoby zbudować możliwie jaknajszybciej konieczną ilość ośrodków zdrowia, wszechstronnie wyposażonych. Szczególnie w mieście portowem sprawa ta jest specjalnej wagi.



Wjazd do portu w Gdyni

g) Pozatem daje się odczuwać w Gdyni brak inwestycji t. zw. użyteczności publicznej.

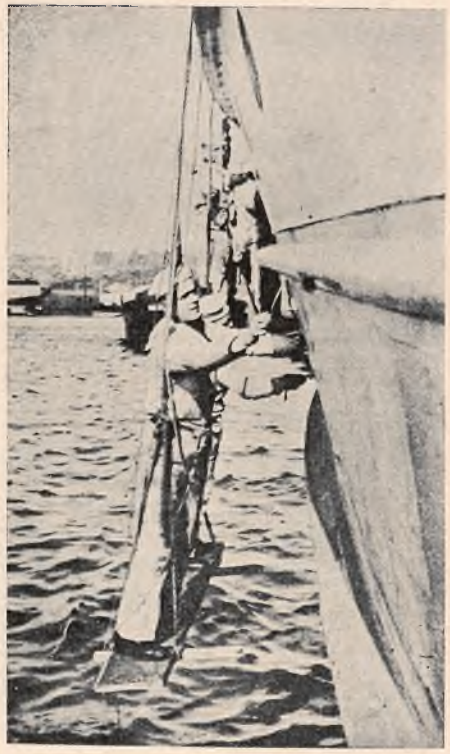
Na wszystkie wyżej wspomniane potrzeby należałoby zmobilizować fundusze, które bezsprzecznie w bardzo prędkim czasie sowicie się opłacą. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że główne źródło dochodów każdego miasta, jakiem jest podatek od nieruchomości i od firm handlowych, — jest w Gdyni zniesiony na przeciąg 15-tu lat, — to zrozumiemy, że inwestycji tych nie jest w stanie przeprowadzić sam samorząd gdyński; obecny wpływ bowiem z podatków komunalnych nie jest współmierny do tych ogromnych potrzeb, jakie tam życie wysuwa.

Również przemysł polski — w dzisiejszym stanie rzeczy — nie może bez szkody dla swej egzystencji nadmiernie kredytować swoich usług. Tutaj trzeba wysiłku całego społeczeństwa, całego państwa, a przedewszystkiem Rządu Polskiego. Niepodobna preliminować w budżecie państwowym na rok 1936-37 dalszych jakichkolwiek dotacyj na rzecz inwestycyj gdyńskich. Niemniej jednak, jeżeliby można było, niezależnie od środków pozabudżetowych, wygospodarować z innych resortów pewne oszczędności, — to przedewszystkiem należałoby je użyć na potrzeby miasta Gdyni i portu gdyńskiego.

Miasto Gdynia — jako najbliższe zaplecze naszego portu — jest wiernym obrazem jego rozwoju. Nawet spontaniczny rozmach i energja pionierska nie może nadążyć coraz to nowym potrzebom życia wobec napływu licznych fal ludności, poszukujących tam konkretnego i celowego zatrudnienia. A trzeba przyznać, że osiadłe tam niedawno społeczeństwo wykazuje niepospolitą energję, pracowitość, entuzjazm dla przyszłości Gdyni.

Na każdym kroku widać tam szalone postępy w każdej dziedzinie, tak szybko realizujące najśmielsze nadzieje i perspektywy, że dziś Gdynię należy uważać za zakład kuracyjny dla najgorszych pesymistów. Gdynia jest może jedynem miejscem w Polsce, gdzie żadnemu z urzędów nie można postawić zarzutu biurokratyzmu i gdzie wszyscy urzędnicy od najwyższego do najniższego są ożywieni ideą twórczą służenia wielkiemu zadaniu, jakie na nich spoczywa i dostosowują tempo swej pracy do tempa, w jakiem nastąpiła rozbudowa portu.

Z prawdziwą satysfakcją należy podkreślić, że Rząd obecny ma w swym gronie inicjatora idei budowy rodzimego portu polskiego w osobie Pana Ministra Kwiatkowskiego, oraz tak świetnie doceniającego zagadnienia morskie — p. Min. Góreckiego, co tembardziej nam daje gwarancję, że postulaty Gdyni będą jaknajszerzej uwzględnione".



Malowanie burty

Liga Morska i Kolonjalna

JUŻ w samem zaraniu powstawania na nowo do życia Państwa Polskiego, bo w dniu 1 października 1918 za czasów jeszcze okupacji niemieckiej, garstka 25 ludzi zawiązała w Warszawie stowarzyszenie „Bandera Polska", którego celem było krzewienie idei morskiej w społeczeństwie. Stowarzyszenie to, przeszedłszy kolejno różne przeobrażenia organizacyjne, na Walnym Zjeździe Delegatów w Gdyni w r. 1930 otrzymało nowy statut, znacznie rozszerzający program jego działalności a zarazem przyjęło obecną nazwę Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Jednym z podstawowych punktów tego programu jest uświadomianie społeczeństwa o konieczności wzmocnienia polskiej siły zbrojnej na morzu. Podnosząc hasło dozbrojenia Polski na morzu, Liga opiera się na tysiącletniej nauce historji, wykazującej, że tylko państwa, które potrafiły utrwalić swe władanie nad morzem, stanęły w rzędzie mocarstw i odegrały większą rolę w rozwoju wypadków dziejowych. Liga, wierna zasadzie „Cudzego nie chcemy — swego nie damy", nawołuje do stworzenia takiej siły na morzu, któraby mogła w razie potrzeby obronić słusznych praw Rzeczypospolitej. Pragnąc przyczynić się do urzeczywistnienia głoszonych haseł, Liga podjęła się przeprowadzenia zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej, zleconej jej uchwałą Rady Ministrów z r. 1933, przyczem wzięła na siebie wszystkie koszty administracyjne, związane z tą zbiórką. Akcja dała do dnia 16 czerwca b. r. 4.062.448,24 zł., z czego 3.315.000 zostało już wpłacone na budowę łodzi podwodnej im. Marszałka Piłsudskiego.

Dążąc do jak najlepszego wykorzystania swobodnego dostępu do morza dla rozwoju gospodarczego kraju, Liga współdziałała we wszelkich sprawach, związanych z morzem, a więc w dziedzinie rozwoju portów polskich, wybrzeża, handlu i rybołówstwa morskiego. Opiekuje się ludnością wybrzeża oraz marynarzami, tworząc m. in. domy marynarza w Gdyni i Gdańsku.

W trosce o jak najściślejsze zespolenie zaplecza z morzem współdziała w opracowywaniu planów rozbudowy i eksploatacji sieci dróg wodnych śródlądowych, opiekuje się żeglarzami śródlądowemi, dążąc do podniesienia ich sprawności technicznej i gospodarczej; w tym celu organizuje specjalne kursy w Warszawie.

W pracach swych nad krzewieniem idei morskiej w Polsce Liga zwraca szczególną uwagę na wychowanie wodne młodych pokoleń, budząc w nich



Gen. Gustaw Orlicz-Dreszer
Prezes Ligi Morskiej i Kolonjalnej

zamiłowanie dla sportów wodnych, dążąc do zetknięcia z żywiołem morskim przez zaprawę morską, tę najlepszą szkołę, hartującą zarówno ciało, jak i dusze. Ku tem celowi mają służyć popularne wycieczki do Gdyni i na wybrzeże, letnie obozy nadmorskie, obóz żeglarski nad jeziorem Narocz, a także dorocznie organizowany spływ wioślarski do morza. Jednocześnie Liga stara się skierować bujną inicjatywę młodzieży ku morzu, gdzie znaleźć może rozległe widoki dla swej przyszłości.

W oparciu o Fundusz Akcji Kolonjalnej, który Liga gromadzi — dąży do uzyskania terenów dla zamorskiej ekspansji ludnościowej i gospodarczej, zbiera materjały dla spraw rewizji podziału dóbr kolonjalnych, współdziała w nawiązaniu i rozwoju bezpośrednich stosunków gospodarczych z krajami zamorskiemi, badając przedewszystkiem możliwości handlu wymiennego. W zakresie prac osadniczych Liga ma już szereg konkretnych wyników. Na zakupionym w Paranie obszarze 7.000 ha utworzono teren kolonizacyjny „Wola Morska", na którym osadzono już 38 rodzin rolniczych, przybyłych z Polski, oraz około 40 rodzin, dawniej już osiadłych w Brazylji. Ostatnio teren „Morskiej Woli" został powiększony o 1.500 ha, a jednocześnie zakupiono nowy teren „Juquia" o obszarze 10.000 ha, położony również w stanie Parana. Liga pragnie dać w ten sposób impuls i przykład dla masowej emigracji z Polski nadwyżki stale powiększającej się ludności, która w kraju nie może już znaleźć dla siebie pracy. Niezależnie od tego nawiązany został przez Ligę kontakt z rządem liberyjskim, którego realnym wyrazem jest założenie w Liberji plantacyj polskich.

W zakresie uzyskania własnych kolonij nie mamy jeszcze oczywiście konkretnych rezultatów. Hasło to jednak przestało być mrzonką, gdyż coraz częściej i to z ust odpowiedzialnych mężów stanu państw europejskich padają głosy o konieczności rewizji podziału dóbr kolonjalnych. Polska, która ma wszelkie prawo uczestniczenia w tym podziale, o tyle tylko będzie mogła skutecznie dochodzić tych praw na forum międzynarodowem, o ile sama uświadomi sobie ich doniosłość i o ile będzie rozporządzała odpowiednio przygotowanym materjałem ludzkim.

Doceniając potęgę słowa pisanego w rozpowszechnianiu i ugruntowywaniu w społeczeństwie nowych zagadnień, Liga wydaje 4 czasopisma perjodyczne: miesięczniki „Morze", „Szkwał" i „Polska na Morzu" oraz kwartalnik naukowy „Sprawy Morskie i Kolonjalne", a niezależnie od tych czasopism szereg niezmiernie ciekawych prac o charakterze naukowym oraz popularne broszury, poświęcone sprawom morskim i kolonjalnym, które dzięki bardzo niskim cenom rozchodzą się w nakładzie tysięcy egzemplarzy do najszerszych mas.

Przy Lidze powstała również bilbjoteka, ma być utworzony w najbliższej przyszłości Instytut Morski i Kolonjalny, który grupując dzieła, materjały i eksponaty, obrazujące całokształt spraw morskich i kolonjalnych, pozwoli na oparcie badań nad temi zagadnieniami na

Złóż grosz na F. O. M.

szerszych podstawach, wypełniając w ten sposób poważną lukę w życiu naukowem Polski.

Jeżeli mówimy o realnych wynikach działalności Ligi, to trzeba podnieść najistotniejszy, najbardziej realny rezultat jej prac — wspaniały rozwój organizacyjny. Liga Morska i Kolonjalna liczy obecnie w swych szeregach ponad pół miljona członków, zgrupowanych w 1.700 Oddziałów, obok których rozwija się ruch organizacyjny młodzieży, skupiającej się w 2.000 Kół Szkolnych L. M. K. Członkowie ci to realna zdobycz Ligi, to najtrwalsze cegiełki w budowie wielkiego gmachu polskiej potęgi morskiej.

W ostatnich dniach czerwca w całym kraju, we wszystkich ośrodkach Polonji zagranicznej odbywać się będą uroczystości ,,Swięta Morza", które, sięgając swemi początkami r. 1932, ma już swoją tradycję i jest dziś wielką manifestacją całego narodu polskiego. Liczny i entuzjastyczny udział społeczeństwa w tych uroczystościach stwierdza wobec całego świata, że zdaje sobie ono sprawę z niezmiernie doniosłego znaczenia zagadnień morskich i kolonjalnych dla przyszłości polskiej i że gotowe jest w razie potrzeby bronić praw Polski na Bałtyku.

Tegoroczne ,,Swięto Morza" odbywa się pod hasłem dozbrojenia Polski na morzu. Zagadnienie to nabiera szczególnej wagi wobec rzuconego ostatnio w społeczeństwie hasła wzmocnienia obrony narodowej. W obronie tej — odcinkowi morskiemu, gdzie skupia się splot rozlicznych interesów politycznych i gospodarczych Polski, przypadnie niewątpliwie doniosła rola. A przecież nie można zapominać o tem, że rozwój potęgi Polski na morzu rozwiązuje i drugie zagadnienie, które wysunęło się ostatnio na czoło zagadnień społecznych w Polsce — zagadnienie ,,rozładowania bezrobocia". Tam na Bałtyku leży jeszcze odłogiem ogromne pole dla inicjatywy polskiego kapitału materjalnego i duchowego, niewyzyskany rynek pracy dla polskiego robotnika.

Jak widzimy z tego krótkiego przeglądu, program Ligi Morskiej i Kolonjalnej jest bardzo rozległy i zawiera w sobie szereg najistotniejszych zagadnień, stanowiących podwalinę życia gospodarczego i politycznego państwa, a których właściwe rozwiązanie zadecydować może o pomyślnym rozwoju Polski.



Yachty szwedzkie w basenie yachtowym



Urządzenia portu gdańskiego

PORT gdański zaliczać się może do rzędu najlepiej wyposażonych portów, dzięki modernizacji i rozbudowie przeprowadzonej po wojnie i przeznaczeniu go do obsługi handlu morskiego Polski.

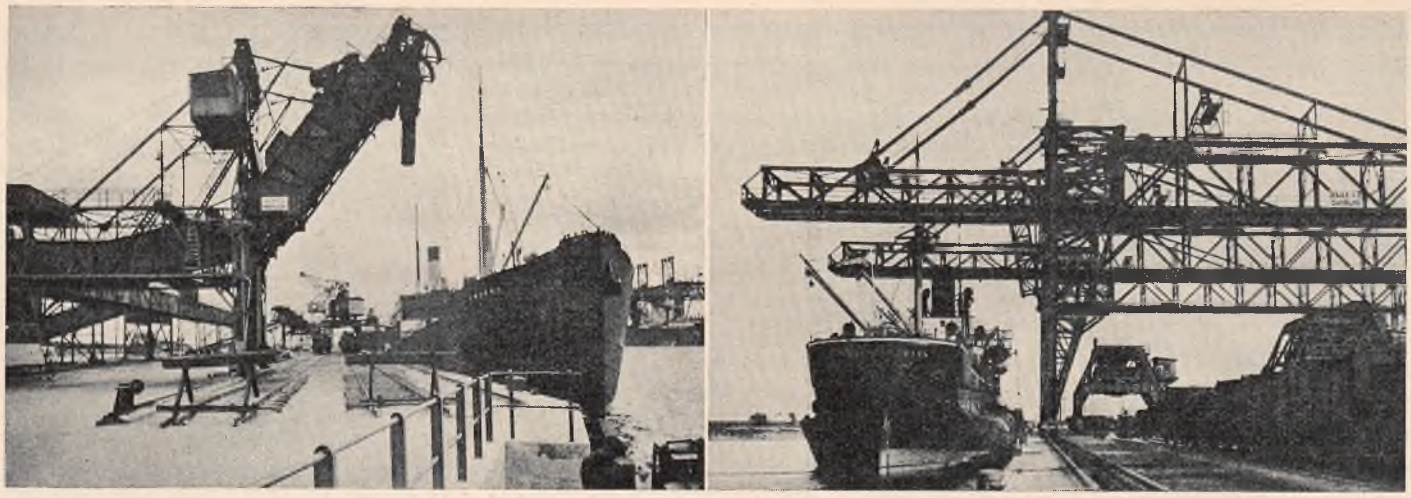
Gwałtowny wzrost jego ruchu idący w parze z zasadniczą zmianą struktury przeładunku, postawił Zarząd portu wobec konieczności szybkiego dostosowania jego zdolności przeładunkowej do nowych warunków.

Pierwsza fazą rozbudowy portu było, wskutek ogromnego wzrostu importu drzewa, urządzenie wielkiej ilości placów składowych dla drzewa, położonych bezpośrednio nad wodą, zaopatrzonych w połączenia kolejowe, kolejki wąskotorowe i w pomosty dla przeładunku z lądu na statek. Dla długoterminowego składowania zaś wyzyskano bardzo rozległe nabrzeża portu, tak, że obecnie port gdański posiada ok. 190 ha pierwszorzędnie urządzonych placów drzewnych lądowych i 200 ha placów wodnych. Dzięki temu przygotowaniu bez trudności pokonano w roku 1927 rekordowy przeładunek 1.740.000 t., a w chwili obecnej port może łatwo podołać rocznemu przeładunkowi 2.000.000 t. drzewa, wraz z możliwością długoterminowego składowania jego większej części.

Drugim aktem rozbudowy portu, wywołanym nagłem przerzuceniem węgla polskiego w połowie roku 1925 z drogi suchej na drogę morską, wskutek wojny celnej z Niemcami, była rozbudowa urządzeń dla węgla i innych towarów masowych, jak rud i fosfatów, których przywóz zaczął odgrywać dużą rolę w porcie gdańskim.

Na tym odcinku pracy rozwojowej portu, więcej niż na innych, Zarząd portu obok wspomnianego celu dostosowania zdolności portu do wymagań polskiego eksportu i importu, mógł zrealizować drugi cel, t. j. jaknajdalej idącą racjonalizację przeładunku, której techniczna strona polega na oszczędności czasu i pracy. Środkiem do spełnienia tego postulatu była mechanizacja przeładunku, której stopień przed wojną był nieznaczny.

Ustawiono więc naprzód 4 dźwigi 7-tonowe na nabrzeżu położonem przy samym wjeździe do portu w północnej stronie Wolnego portu; następnie rozbudowano brzeg Martwej Wisły, z którego to nadbrzeża bezpośrednio ładuje się towary masowe z wagonu na statek i naodwrót. Nadbrzeże to zaopatrzono w 7 torów kolejowych i ustawiono na niem 6 dźwigów 7-tonowych z chwytaczami automatycznemi, ustawionemi na portalach, obejmujących tory kolejowe. Wreszcie w 1928 roku



Urządzenia przeładunkowe w porcie Gdańskim

zbudowano specjalnie basen dla towarów masowych o długości narazie 500 m i szerokości 150 m. Basen ten zaopatrzono w intensywne taśmowe urządzenia przeładunkowe, których wydajność w sprzyjających warunkach dochodzi do 500 ton węgla na godzinę. Każde urządzenie obsługiwane jest przez specjalne tory kolejowe. Po drugiej stronie basenu zbudowano 3 mosty przeładunkowe o nośności 15—10 ton dla przeładunku rudy i fosfatów, oraz 2 dźwigi portalowe o nośności 10 t dla lżejszych rud. Dzięki tym urządzeniom można naładować na statek 3.500 t węgla czy rudy w ciągu 7 do 10 godzin.

Celem budowy basenu było skoncentrowanie przeładunku węgla w jednem miejscu i odciążenie innych części portu dla przeładunku drobnicy.

Następne etapy rozbudowy postępowały programowo: dla drobnicy wybudowano na południowej stronie w Wolnej Strefie 2 hale szerokości ok. 50 m o powierzchni 10.000 m kw. jedna i 7.200 m. kw. druga, i zaopatrzono nadbrzeże w 10 dźwigów 3-tonowych półportalowych dla przeładunku drobnicy. Hale zaopatrzone są w wózki elektryczne i małe dźwigi do sztaplowania towarów. W jednej z nich znajduje się piwnica o powierzchni 2.000 m. kw. dla składowania towarów wymagających równej temperatury. W północnej stronie Wolnej Strefy zbudowała Rada Portu halę 50 m szerokości, o powierzchni 6.000 m. kw. Pozatem zbudowano szereg składów dla drobnicy w innych częściach portu.

Dla trzeciego ważnego artykułu wywozowego Polski, zboża, przechodzącego przez Gdańsk, port ten posiadał już od najdawniejszych czasów śpichrze należące do firm prywatnych. Nienowoczesne zostały przed kilku laty przystosowane do przeładunku zboża i zaopatrzone w urządzenia pneumatyczne. Łączna pojemność ich wynosi 160.000 t. Wobec bardzo znacznego wzrostu eksportu zboża daje się odczuwać potrzeba rozbudowy urządzeń, toteż Rada Portu uchwaliła projekt budowy nowego silo zaopatrzonego we wszelkie nowoczesne urządzenia, umożliwiające odpowiednie przechowywanie na składzie większych ilości transportów zboża, które przybyło z Polski i czeka na wywóz.

Prócz tych urządzeń posiada port gdański szereg tanków z odpowiedniemi instalacjami dla pompowania ropy naftowej ze zbiorników na statki. Główna część ich należy do Rządu Polskiego, eksploatowane są przez firmę „Polmin". Ogólna pojemność wszystkich zbiorników dla olei mineralnych razem z temi z nich, które przystosowane zostały do składowania melasy i spirytusu, wynosi 93.000 t.

Wreszcie wymienić należy urządzenia dla składowania śledzi, których ogólna powierzchnia wynosi 30.000 m. kw.

Wszelkie te urządzenia dostępne są do użytku publicznego za opłatą stawek, przewidzianych w taryfie opłat portowych, ulegającej częstym zmianom, stosownie do zmieniających się potrzeb i warunków. Wysokość opłat tych uzgadniana jest przez Radę Portu z Zarządem portu gdyńskiego w myśl umowy polsko-gdańskiej z sierpnia 1933 roku, mającej na celu wyrównanie, o ile możności, warunków przeładunku w obu portach.

KONRAD ROGÓYSKI

Awarja wspólna

(Ciąg dalszy)

GDZIE USKUTECZNIA SIĘ ROZLICZENIA AWARYJNE.

ZASADY jednolitej, przyjętej przez wszystkie kraje morskie, dotychczas niema. We Francji, Belgji i Turcji rozliczenie awaryjne odbywa się w miejscu wyładowania statku.

W Anglji, Stanach Zjednoczonych, Holandji, Finlandji i Marokku — w porcie, gdzie podróż się kończy.

W krajach skandynawskich — w miejscu, gdzie statek rozstaje się z ładunkiem.

Wreszcie w Niemczech, a więc i w Polsce, rozliczenie awaryjne odbywa się w porcie przeznaczenia (zlecenia), a jeżeli statek portu tego nie dosięgnie — w porcie, gdzie wyprawa została zakończona, względnie przerwana.

W miejscowości, gdzie odbywa się rozliczenie awaryjne, uskutecznia się również, po stwierdzeniu samego faktu szkody i jej rozmiarów, wzajemny rozrachunek między stronami i określa się udział każdej strony, względnie każdej kategorji interesów, bądź w poniesionych ofiarach i wydatkach, bądź w odszkodowaniu. W związku z powyższem miejscowość ta jest uważana również za miejsce uskutecznienia wzajemnych wypłat i wykonania wszelkich zobowiązań awaryjnych.

Wbrew wyżej przytoczonym zasadom, dyspasza może być zarządzona w innej miejscowości, niż port przeznaczenia lub port zakończenia wyprawy jedynie tylko w następujących wypadkach:

1) Jeżeli w porcie przeznaczenia lub zakończenia wyprawy niema biegłego awaryjnego, ani osoby, posiadającej należyte fachowe kwalifikacje dla wykonania tego zadania z sumiennością i znajomością rzeczy.

2) Jeżeli między uczestnikami wyprawy nastąpiło zgóry porozumienie co do miejscowości, w której ma odbyć się wzajemne rozliczenie na wypadek awarji wspólnej.

Takie stanowisko w tej kwestji zajęły warunki polisowe niemieckie (A. D. S.) z 1919 roku, które przy określaniu odpowiedzialności Towarzystwa Ubezpieczeń za udziały awaryjne ubezpieczonego w § 30 punkcie 3 głoszą:

Rozliczenie awaryjne zarządza się w porcie przeznaczenia, a jeżeli statek do niego nie dopłynie, w porcie, gdzie podróż się kończy. Jeżeli zaś w tej miejscowości niema właściwego biegłego awaryjnego, rozliczenie awaryjne odbędzie się w najbliższej sąsiedniej miejscowości, gdzie zamieszkuje osoba kompetentna. Jeżeli strony zgóry ułożyły się, że rozliczenie awaryjne winno być sporządzone w innej miejscowości, to obowiązywać będzie ta miejscowość.

Należy rozróżniać końcowy punkt zwykłej wyprawy morskiej, polegającej na transporcie ładunku od punktu wyjścia statku do portu przeznaczenia (zlecenia) i końcowy punkt wyprawy morskiej złożonej (kombinowanej), zadaniem której jest dostawa ładunków z różnych portów, z punktem wyjścia włącznie, do różnych portów przeznaczenia (zlecenia).

Przy zwykłej wyprawie, w razie normalnego przebiegu podróży, rozliczenie awaryjne odbywa się w porcie przeznaczenia, a w razie anormalnego przebiegu podróży rozliczenie odbywa się:

a) w porcie schronienia lub w którymkolwiek z portów przydrożnych, jeżeli tam ostatecznie został ładunek wyładowany, powiedzmy sprzedany lub też stamtąd do portu przeznaczenia dostarczony innemi środkami lokomocyjnemi (np. koleją żelazną lub innym statkiem).

Zaznaczyć trzeba, że w tym ostatnim wypadku (dostarczenie ładunku do portu przeznaczenia pomocniczemi środkami przewozowemi lub innym statkiem) według praw obowiązujących we Francji, Belgji, Italji, Anglji, Ameryce i niektórych południowo-amerykańskich krajach rozliczenie awaryjne odbywać się winno pomimo wszystko w porcie przeznaczenia.

b) W miejscu ocalenia ładunku, w razie, jeżeli statek uratowany wraz z ładunkiem od niebezpieczeństwa dzięki zabiegom, zastosowanym podczas awarji wspólnej, — następnie wskutek nieszczęśliwego wypadku zatonął.

c) W miejscu ocalenia statku, w razie gdy ładunek, uratowany pierwotnie wraz ze statkiem od niebezpieczeństwa dzięki zabiegom zastosowanym podczas awarji wspólnej, następnie, wskutek częściowej awarji, został zniszczony lub zupełnie przepadł.

d) W porcie, który był punktem wyjścia statku, jeżeli statek, na skutek uszkodzeń podczas awarji wspólnej, zmuszony został do powrotu i w porcie, z którego wyszedł, pozbył się ostatecznie ładunku.

Przy wyprawie kombinowanej pojęcie „końcowy punkt podróż" ujmować należy w sposób następujący:

Jeżeli nieoczekiwanie, wbrew pierwotnym zamiarom, w konosamencie zadeklarowanym, w ciągu podróży, ładunki zostaną ostatecznie wyładowane w kilku portach, każdy z tych portów uważany jest za kres podróży dla statku i tej partji ładunku, która w danym porcie została złożona.

Z uwagi na taki stan rzeczy powinnyby nastąpić różne, niezależne od siebie rozrachunki awaryjne, oparte na zasadach, wynikających z ewentualnego faktycznego stanu rzeczy na każdym odcinku podróży oddzielnie.

W związku z tem powinnoby być zarządzone oddzielne rozliczenie awaryjne co do każdej partji wyładowanego mienia, co zaś do reszty ocalonego mienia i pozostałych kategoryj różnych innych interesów, rozliczenie awaryjne musiałoby być dokonane, z uwzględnieniem faktycznego stanu rzeczy, w ostatnim porcie.

Takie jednak załatwienie sprawy w wielu wypadkach, zwłaszcza, jeżeli w grę wchodzi statek linji okrętowej, który obsługuje zwykle większą ilość portów — mogłoby spowodować niewspółmierne koszty i dać nadomiar zwłokę w podróży, wyniki zaś tak jednego, jak i drugiego uczuć dałyby się dotkliwie uczestnikom wyprawy.

Z tych względów w podobnych wypadkach, we wspólnym interesie, należy uznać za wskazane zarządzenie jednego ogólnego rozliczenia awaryjnego, w końcowym punkcie całej wyprawy i tylko co do tych partyj ładunku, które wyładowane zostały w poprzednich portach, powinien być sporządzony specjalny rozrachunek przygotowawczy z uwzględnieniem faktycznych okoliczności w każdym wypadku.

W związku z tem, aby ułatwić takie ogólne rozliczenie awaryjne, władze okrętowe powinny w podobnych wypadkach dopilnować pewnych formalności pomocniczych i uwzględnić następujące momenty w przydrożnych portach:

1) Stwierdzenie szkody awaryjnej co do tej partji ładunku, która przeznaczona została do wyładowania w danym porcie.

2) Wyjaśnienie i ustalenie kosztów awaryjnych remontu statku, uskutecznionego w tym porcie, gdzie rzeczona partja ładunku została złożona.

3) Stwierdzenie wartości tej partji ładunku, która została w danym porcie wyładowana i na której ciąży udział awaryjny.

4) Zabezpieczenie we właściwy sposób płatności udziału awaryjnego, obciążającego wyładowaną w danym porcie partję przewożonego mienia.

JAKIE PRAWA SĄ MIARODAJNE PRZY STWIERDZENIU I ROZRACHUNKU SZKÓD I STRAT ORAZ PRZY ICH REPARTYCJI W ROZLICZENIU AWARYJNEM.

Jeżeli strony przy zawarciu umowy przewozowej nie zastrzegły się, iż w razie awarji wspólnej rozliczenie awaryjne i czynności przygotowawcze, z procedurą tą związane, odbędą się według praw portu ojczystego lub według York Antwerp Rules — byłoby pozornie najsłuszniej i najpraktyczniej poddać w takich wypadkach wszystkie

czynności likwidacyjne prawom poszczególnych krajów, w których rozliczenie odbyć się powinno.

Niestety jednak, za wyłączeniem niektórych krajów skandynawskich, w ustawach wszystkich prawie państw morskich brak wyraźnych przepisów, według jakich praw nastąpić ma zarządzenie rozliczenia awaryjnego.

Doniosłość tego zagadnienia i trudność jego rozstrzygnięcia nabiera specjalnej wagi, jeżeli uprzytomnić sobie, że przy awarji wspólnej z natury rzeczy bardzo często zachodzi kolizja różnych praw. Z jednej strony statek, robiąc wędrówkę naokoło świata, objeżdża różne kraje, w których obowiązują różne prawa i zwyczaje, a z drugiej strony uczestnicy ewentualnej awarji wspólnej niejednokrotnie są obywatelami różnych krajów.

W tych warunkach postulat, aby wzajemne stosunki osób zainteresowanych regulowane były na podstawie jednego i tego samego prawa, nabiera specjalnej słuszności i mocy.

Obecnie, jeżeli niema w tym przedmiocie uprzedniego porozumienia stron, które przewidywałoby, jakie prawa mają być miarodajne w razie awarji wspólnej, pozostaje tylko odwołanie się do ogólnie przyjętych zasad prywatnego prawa międzynarodowego.

Teza rzeczonego prawa, na której opiera się praktyka dzisiejszych czasów, głosi:

W przedmiocie procedury awaryjnej, jej formy i zakresu, uprawnień stron, stwierdzenia szkód i ich rozrachunku, jak również odnośnie rozliczenia awaryjnego, obowiązują prawa tej miejscowości, w której rozliczenie awaryjne zostało zarządzone.

Jakkolwiek wyżej zacytowana zasada prywatnego prawa międzynarodowego często bywa przedmiotem sporów i nawet doprowadza do procesów między stronami — praktyka, przyjęta przez większość krajów morskich, wskazuje na szerokie zastosowanie tej zasady.

Tutaj wspomnieć należy, jaki udział i rola w procedurze rozliczenia awaryjnego przypada instytucjom sądowym w różnych krajach morskich.

Tak więc w Niemczech, we Francji, Belgji, Holandji, Italji, Hiszpanji i niektórych krajach Ameryki Południowej rozliczenie awaryjne, aby pozyskać moc wykonawczą, w sensie egzekucji przypadających uczestnikom udziałów, bywa zatwierdzane przez właściwy sąd, przyczem rozliczenie awaryjne, dokonane przez biegłych, mianowanych w drodze urzędowej, sądy zatwierdzają automatycznie.

Natomiast w Anglji, Stanach Zjednoczonych, krajach skandynawskich, Finlandji, Portugalji, Argentynie i Brazylji — rozliczenie awaryjne ma charakter opinji biegłych prywatnych i badanie tej opinji przez sądy dopuszczalne jest jedynie tylko na podstawie skargi jednej ze stron, w drodze przewodu spornego.

W rozliczeniu awaryjnem rozróżniać należy następujące momenty:

I. Faktyczny stan rzeczy, będący osnową awarji wspólnej.

II. Szkody i straty, stanowiące tytuł do rozliczenia awaryjnego.

III. Kategorje interesów, uczestniczące w pokryciu szkód i strat awaryjnych,

IV. Procentowe określenie wysokości awarji wspólnej i ustalenie wysokości udziału (contributions) w odszkodowaniu awaryjnem wszystkich uczestniczących w wyprawie morskiej kategoryj interesów (statek, ładunek, przewoźne (fracht) i t. d.

FAKTYCZNY STAN RZECZY BĘDĄCY OSNOWĄ AWARJI WSPÓLNEJ.

I. Stwierdzenie i uznanie samego faktu awarji wspólnej następuje bądź w drodze dobrowolnego porozumienia stron, bądź w drodze decyzji sądowej.

W tym przedmiocie informacje i dane, pochodzące od władz okrętowych, mają znaczenie decydujące.

Władze okrętowe podczas wyprawy morskiej są zwykle jedynym prawie przedstawicielem uczestników awarji wspólnej, a z natury rzeczy powinnyby być i jedynym bezstronnym świadkiem całego przebiegu awarji wspólnej.

Wobec powyższego na rzeczone władze spada zadanie ustalenia wszelkiemi możliwemi środkami faktu i wysokości szkód i strat, jak również zarządzenia ich przyszłej repartycji.

Kapitan statku lub jego zastępca obowiązany jest w celu zabezpieczenia dowodów szkody, jaką dotknięte zostało podczas awarji wspólnej przewożone mienie lub inne kategorie interesów, z daną wyprawą morską związane, o każdym wypadku sporządzić wyczerpujący raport.

Raport taki (Verklarung, Schiffprotest, Seeprotest, Report of sailing, Rapport de mer i t. d.) winien zawierać chronologiczny opis wypadków, charakterystykę niebezpieczeństwa, jakie zaistniało, i wyszczególnienie zastosowanych środków ratunkowych, z powołaniem się na świadków z pośród załogi okrętowej.

Zaznaczyć trzeba, że stanowisko władz okrętowych we wspomnianym raporcie nasuwa niekiedy poważne zastrzeżenia. Oświetlenie faktów bywa czasem bardzo jednostronne. Trzeba wiele doświadczenia, a nieraz i intuicji fachowej ze strony biegłego awaryjnego, aby pomimo wszystko, przy ocenie samego faktu awarji wspólnej, znaleźć właściwy punkt widzenia.

Raport władz okrętowych winien być złożony wraz z wyciągiem z dziennika okrętowego i listą załogi we właściwym sądzie w porcie przeznaczenia, bądź też w porcie schronienia, jeżeli statek był tam remontowany lub wyładowany, bądź wreszcie w miejscowości, gdzie podróż została ukończona, względnie przerwana. Odpis tego raportu otrzymuje Urząd Morski danego portu.

(c. d. n.)

Motoryzacja rybołówstwa morskiego

OGÓLNY wysiłek rządu i społeczeństwa skierowany jest do jednego celu, którym jest sprawa motoryzacji kraju i uniezależnienia się od zagranicy pod względem produkcji silników w coraz to nowych dziedzinach.

Motoryzacja jest potężną dźwignią zwiększenia zatrudnienia i dobrobytu.

Krajowa produkcja silników do kutrów rybackich przechodziła bardzo ciężkie koleje. Jedna z fabryk, która zapoczątkowała tę produkcję, nie mogąc się oprzeć skutkom kryzysu—upadła. Zdawało się, że zważywszy na brak przystosowania naszego przemysłu do współpracy z morzem, będziemy przez czas dłuższy skazani na zaopatrywanie się w silniki do kutrów zagranicą.

Wnet jednak, ruchliwe zawsze i obdarzone inicjatywą Zakłady Mechaniczne ,,Lilpop, Rau i Loewenstein'', wyposażone w nowoczesne środki produkcji i badania oraz w niezbędny fachowy personel postanowiły wprowadzić tę produkcję u siebie.

Praca ta, prowadzona przy dużym nakładzie środków finansowych i wielkim wysiłku technicznym fabryki została uwieńczona, jakkolwiek nie bez poważnych trudności —pomyślnym rezultatem. Podkreślić należy tutaj życzliwy współudział Morskiego Instytutu Rybackiego, który nie szczędził swojej fachowej rady technicznej, a przez udzielenie zamówienia na parę sztuk silników umożliwił uruchomienie produkcji.

Wyprodukowana serja silników o mocy 60 KM przeszła ciężkie próby fabryczne, które wykazały, że typ ten w niczem nie ustępuje podobnym silnikom szwedzkim czy duńskim, które to silniki uchodzą za przodujące, są bowiem wytworem przemysłów posiadających za sobą najdłuższy okres współpracy z potrzebami rybactwa.

Jeden z silników, zmontowany na kutrze, przechodzi próbę pracy na morzu, przyczem wykazuje wybitnie dodatnie własności ruchowe i ekonomję w pracy.

Jeden z nich, zakupiony również przez Morski Instytut Rybacki, wystawiony jest na Targach Gdyńskich łącznie ze śrubą napędową. Jest to silnik najczęściej stosowanego w rybołówstwie typu Semi-Diesel, w którym fabryka zastosowała cały szereg najnowszych ulepszeń. Silnik wyposażony jest we wszelkie urządzenia dodatkowe, mające zastosowanie na kutrze rybackim. Posiada urządzenie do napędu windy sieciowej, pompę zenzową do wody chłodzącej, zbiorniki do paliwa na 72 godziny jazdy, szybkozapalne lampy do rozgrzewania i t. p. Śruba jest typu nawrotnego, połączona z silnikiem zapomocą sprzęgła ciernego. Obroty silnika wynoszą normalnie 480 na minutę i są dowolnie regulowane w granicach do 180 obr/min.

Zastosowanie specjalnie dobranych materjałów odpornych na działanie wody morskiej, staranne wykonanie i wykończenie dają rękojmię długotrwałej i niezawodnej pracy.

Wygląd silnika odznacza się zwartą budową i miłemi dla oka kształtami. Poważne znaczenie ma również fakt, że silnik posiada nieduże wymiary i wagę.

W najbliższym czasie fabryka Lilpop, Rau i Lowenstein ma zamiar wypuścić na rynek silniki o mocy 120 KM celem zaspokojenia wzrastających wymagań rynku. Można mieć nadzieję, że w niedługim już czasie i na polu silników morskich uniezależnimy się całkowicie od zagranicy.

Zastosowanie odlewów stalowych w jednostkach morskich

CAŁKOWICIE wykonane w kraju 4 trawlery O. R. P. ,,Mewa'', ,,Rybitwa'', ,,Jaskółka'' i ,,Czajka'' posiadają odlewy stalowe wykonane w Zakładach Przemysłowych Lilpop, Rau i Loewenstein. Zostały dostarczone: dziobnice, tylnice, wsporniki śrub i części lane kotwic.

Stosowane kotwice systemu Hall'a składają się z korpusu lanego o dwóch łapach i z drążka kutego. Część lana kotwicy produkowana jest w formie z masy szamotowej. Miejsca, w których obie łapy łączą się z korpusem stanowią największe nagromadzenia metalu. Dla uniknięcia utworzenia się w tych miejscach jam usadowych podczas krzepnięcia metalu w formie stosuje się specjalne nadlewy, które służą jako zbiorniki płynnego metalu. Po wyjęciu odlewu z formy i oczyszczeniu z piasku, nadlewy zostają odcięte palnikiem acetylenowym—sam odlew wykończony i poddany obróbce termicznej.

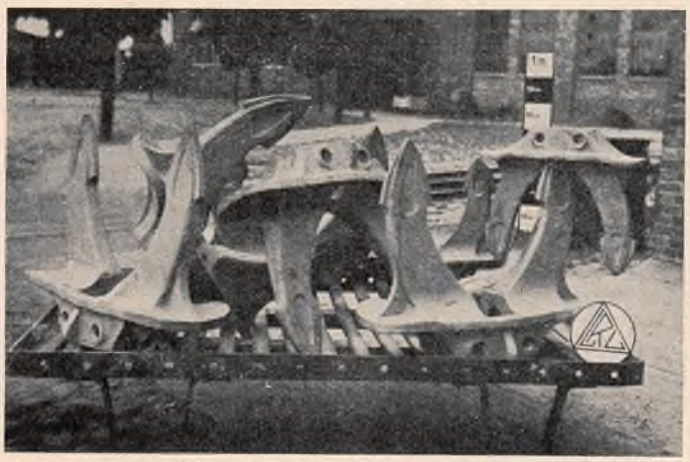
Badanie jakości odlewów polega na sprawdzeniu tworzywa przy pomocy gięcia i rozerwania próbek wytrzymałościowych wspólnie odlanych i wyżarzonych. Oprócz tego gotowe kotwice poddaje się próbom na rozciąganie i zrzucanie. Próba na rozciąganie polega na tem, że kotwicę podwiesza się w ten sposób, by siła ciągnąca działała z jednej strony przez klamrę a z drugiej przez łapę odległości 1/3 długości łapy. Obciążenie wyznacza się według warunków technicznych. Próba na zrzucanie polega na opuszczeniu kotwicy z wysokości 3—4 mtr, w zależności od wagi, na płytę stalową grubości 100 mm. umieszczoną na fundamencie murowanym grubości 1 mtr. Próbowane odlewy nie powinny wykazać po tych badaniach żadnych pęknięć i odkształceń.

Przy produkcji odlewów stalowych dla budownictwa okrętowego występują bardzo poważne problemy odlewnicze. Dziobnice i tylnice o przeciętnej grubości ścianki 15 mm. posiadają 5—6 mtr. długości. Podczas krzepnięcia odlewy te kurczą się o 2% czyli po wyjęciu z formy są one krótsze o 100—120 mm. od modelu, z którego zostały zaformowane. Podczas kurczenia się odlewu forma musi się skruszyć, w przeciwnym razie wytworzone naprężenia mogą wywołać pęknięcia w odlewie.

Uniknięcie tych przykrych następstw i powodzenie całości zależy od doboru właściwej masy formierskiej, użebrowania, odpowietrzenia, ułożenia kanałów wlewowych i nadlewów zasilających. Podobnie jak przy kotwicach badane jest tworzywo i wymiary zostają sprawdzone specjalnemi szablonami.

Po przyjęciu przez komisję odbiorczą dziobnice i tylnice zostają powtórnie gruntownie opiaskowane celem usunięcia najdrobniejszych pozostałości zendry powstałej przy obróbce technicznej. Zendrę usuwa się skrupulatnie, gdyż stanowi ona ogniska z których rozpoczyna się proces rdzewienia. Natychmiast po oczyszczeniu piaskiem odlewy zostają pociągnięte warstwą ochronną zabezpieczającą przed rdzewieniem.

Należy teraz wspomnieć o łańcuchach kotwicznych lanych, dotychczas w Polsce nie wykonywanych. Produkcję rozpoczęto

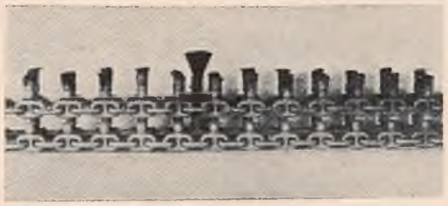


Części lane kotwic systemu Hall'a



Dziobnica okrętowa

w Stanach Zjednoczonych, gdy wzrosło zapotrzebowanie na większe jednostki. Łańcuchy lane po pierwszych próbach okazały się mocniejsze i tańsze od spawanych. Produkcja łańcuchów lanych jest prosta i tania, a poszczególne ogniwa posiadają jednakowe tworzywo i wymiary. Oszczędza się szeregu operacyj, stosowanych przy łańcuchach spawanych, a mianowicie: odlewania bloków, walcowania, gięcia i spawania przy każdorazowem podgrzewaniu. Fabrykacja łańcuchów lanych dzieli się na dwie części. Najpierw odlewa się pojedyńcze ogniwa, następnie po wykończeniu ich wkłada się je do odpowiednich form ustawionych w szeregu i zalewa się poszczególne ogniwa łączące.



Faza produkcji łańcuchów lanych



Faza produkcji łańcuchów lanych

Wisłą do morza

KOMFORTOWE, dwupokładowe parostatki Polskiej Żeglugi Rzecznej „Vistula", docierając wszędzie — jak Wisła długa i dostępna — stwarzają wyborną podstawę dla komunikacji i turystyki wodnej. Czyste, starannie utrzymane, wyposażone w nowoczesne urządzenia higjeny i wygody, zapewniają możność miłej i kulturalnej podróży w atmosferze uprzedzającej dbałości i uprzejmości ze strony personelu statków.

Podróżny znajdzie tu wszystko, co tylko może ułatwić i uprzyjemnić dłuższą czy krótszą podróż — radjo, pianina, salony towarzyskie, sale stołowe z dobrze zaopatrzoną, niedrogą restauracją, prowadzoną wzorowo przez fachowe siły, oraz czyste, wygodne kabiny sypialne.

Dwa piękne pokłady spacerowe dają swobodę ruchu i możność spędzania całych dni wśród słońca, wody i powietrza.

Podróż salonowemi parostatkami „Vistuli" jest nietylko miła i wygodna, lecz przedewszystkiem — zdrowa. Zdala od kurzu szos, wyziewów, tłoku i męczącego zgiełku wszystkich innych środków lokomocji, podróżuje się Wisłą w najlepszych warunkach dla zdrowia i wypoczynku.

Niemniej ważną rzeczą jest również taniość przejazdów i wycieczek statkami wiślanemi. Ceny biletów zarówno za przejazdy indywidualne, jak i grup wycieczkowych, a w szczególności dla wycieczek szkolnych, są tak dalece niskie, że udostępniają najszerszym sferom korzystanie z tej komunikacji.

Polska Żegluga Rzeczna „Vistula" w ciągu kilku ostatnich lat uruchomiła szereg linij żeglugowych, łączących położone nad Wisłą miasta i osiedla stałą regularną komunikacją pasażerską.

Zwłaszcza szlak Warszawa — Gdynia otwiera nową, pełną pierwszorzędnych atrakcyj krajoznawczych, drogę turystyczną.

Komunikacja na linji pośpiesznej Warszawa-Gdańsk-Gdynia odbywa się specjalnemi, dwupokładowemi statkami salonowemi, zaopatrzonemi we wszelkie nowoczesne urządzenia. Celem umożliwienia bezpośredniego dojazdu morzem z Wisły do Gdyni, co wymaga statku typu morskiego, kursuje na tej linji statek salonowy S/S „Carmen", którego komfortowe wyposażenie i szybkość, dochodząca do 14 węzłów (26 km) na godzinę zapewniają szybki i wygodny przejazd z Tczewa do Gdyni.

Przesiadanie w Tczewie, polegające na przejściu z jednego statku na drugi obok stojący statek morski, nie nastręcza najmniejszych kłopotów i trudności.

Czas odjazdu tych statków z Warszawy o godz. 23.30 daje możność korzystania z tej linji podróżnym ze wszystkich miast Polski, przyjeżdżającym do Warszawy wieczorowemi pociągami.

Podróż parostatkami „Vistuli" polecić można wszystkim tym, który kosztem różnicy szybkości przejazdów między żeglugą, a koleją czy autobusem, wolą okupić sobie wygodę, spokój, doskonałe warunki zdrowotne i niepospolite wrażenia podróżnicze.



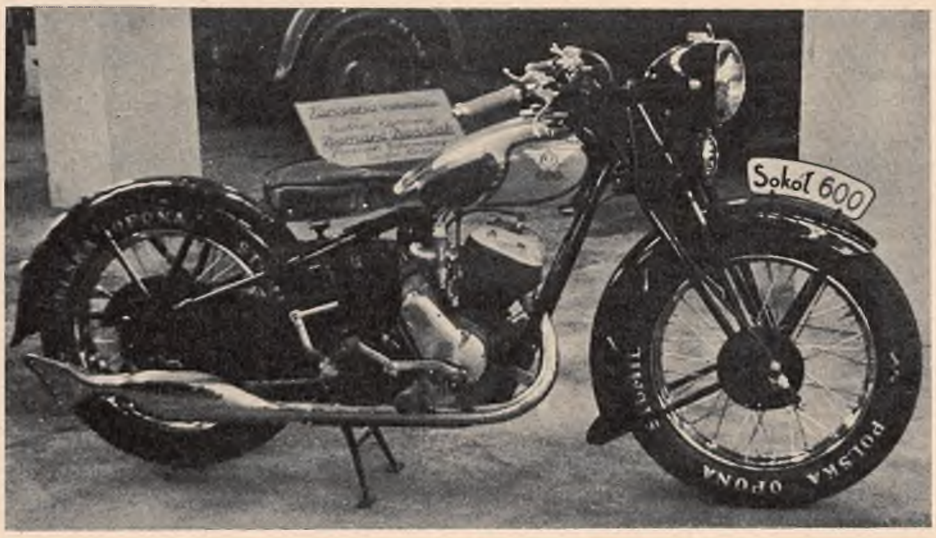
Pierwszy polski seryjny motocykl „Sokół 600"

PAŃSTWOWE Zakłady Inżynierji mają nową zasługę na polu motoryzacji przez wypuszczenie na rynek prywatny turystyczno-sportowego motocykla Sokół 600, skonstruowanego i wykonanego całkowicie w kraju. Fakt że motocykle „P. Z. Inż." są opracowane specjalnie na Polskę jest niezmiernie ważny dla polskich sfer motocyklowych, ponieważ cała konstrukcja jest tu wzmocniona ze względu na nasze ciężkie warunki drogowe.

Motocykle te są przeznaczone do jazdy — solo i z wózkiem — model Sokół 600 (pojemność cylindra 575 cm.), jednocylindrowe, trójprzekładniowe, na balonach, z ramą typu kołyskowego o szeroko rozstawionych wiązaniach zapewniających sztywność, a więc świetne trzymanie drogi na największych wybojach.

Spód karteru silnika jest zabezpieczony blachą stalową, co wyklucza możliwość rozbicia spodu o kamień lub krawędź wyboju — wypadek w naszych warunkach b. częsty. Motocykle te posiadają szereg udoskonaleń, opatentowanych w Polsce i wogóle są ostatniem słowem techniki.

Jako dowód, że wypuszczenie modelu „Sokół 600" przez Państwowe Zakłady Inżynierji jest dla sportu motocyklowego rewelacją, niech posłuży fakt, że motocykle te były próbowane przez zgórą dwa lata



w najcięższych warunkach terenowych. Mianowicie odbyły one kilka rajdów górskich po Polsce i Szwajcarji.

Oprócz tego przeszły one setki kilometrów po bezdrożach naszych kresów północnych i wschodnich, których nawet samochody nie były w stanie pokonać. Próby te były dokonywane z boczną przyczepką i maksymalnem obciążeniem.

Obecnie konstrukcja ich i wszelkie szczegóły są ostatecznie ustabilizowane, i Państwowe Zakl. Inżynierji przystąpiły do seryjnej produkcji modelu „Sokół 600", oferując go po cenach znacznie niższych od motocykli zagranicznych tej samej klasy. Cena motocykla „Sokół 600" solo — wynosi zł. 2,300 z przyczepką — 2,900 zł.

Jak widać z powyższego posiadamy już własne, polskie motocykle najwyższej klasy i pozostaje tylko przełamanie naszej polskiej narodowej wady — braku zaufania do własnej produkcji i wiary we własne siły. Motocykle „Sokół 600" przeszły i wytrzymały świetnie tak ciężkie próby, o jakich zagranicznym konstruktorom nawet się nie śniło.

Życzymy zatem, by motocykle „Sokół 600" pędziły licznie po naszych drogach, we wszystkie strony i na krańce Polski.

NORWEGJA

Flota handlowa Z.S.R.R. na północnym rynku frachtowym

SFERY żeglugowe i maklerskie, zrzeszone w „Porozumieniu Bałtycko-Białomorskiem", dla utrzymania ustalonych już zgóry wysokości stawek frachtowych w żegludze, przedewszystkiem z portami rosyjskiemi Bałtyku i morza Białego, poważnie są zakłopotane szybkim rozwojem floty hansdowej Z.S.R.R.

Już w roku ubiegłym, na zjeździe tego Porozumienia w Oslo, wszyscy zaskoczeni byli odrzuceniem przez delegację rosyjską podniesionych w cenie stawek frachtowych i odrzuceniem żądania Anglików przejęcia 60% eksportu rosyjskiego z portów półn.-wschodnich na stawki brytyjskie. Obawiały się one, że poszczególni reederzy wyłamią się z Porozumienia i po obniżonych stawkach frachtowych zaczną przewozić ładunki eksportu sowieckiego.

Flota sowiecka w ciągu trzech ostatnich lat potrafiła załatwić na własnych statkach 22½% swego importu i 89% swego eksportu, a tabor handlowy doprowadzić do 271 statków, o pojemności ogólnej 682.982 BRT, wobec 128 statków i pojemności 157.660 BRT. z przed kilku laty.

Handel zagraniczny sowiecki wypowiedział cichą walkę sferom żeglugowym i maklerskim, zrzeszonym dla eksploatacji transportu Z.S.R.R. Do powyższego stanu handlowej floty sowieckiej dojdą w najbliższym czasie 24 jednostki, o pojemności 75.500 BRT., wykańczane w stoczniach zagranicznych.

Posiadanie takich dużych możliwości transportowych pozwoli Z.S.R.R. na przewóz 50% swego eksportu, a tem samem uniezależnić się od pośrednictwa obcych, tworząc jednocześnie wyłom na rynku frachtowym.

Że sprawa ta poważnie została postawiona może służyć za dowód uchwała Sowieckiej Drzewnej Organizacji Eksportowej, która ze względu na nieustępliwość angielskich reederów w charteringu, aby od nich się uniezależnić, ściąga na sezon eksportu drzewa liczne statki z morza Czarnego do transportu na Bałtyku i morzu Białem.

Anglicy natomiast, aby otrzymać ładunki przeszli na umowy z „cif" na „fob".

W odpowiedzi na te posunięcia sowieckie organizacje charter'ingowe stają do wolnej konkurencji i żywą działalnością zdobywają wciąż nowe ładunki do przewozu pomiędzy portami zagranicznemi.

Sfery żeglugowe i maklerskie są zdania, że handlowa flota sowiecka, która nie jest skrępowana niczem w oferowaniu stawek, będzie niebezpiecznym współzawodnikiem na północnym rynku frachtowym, nawet w już zawartych umowach eksportowych na „fob". (D.)

Silna zwyżka importu Norwegji w surowcach i gotowych towarach

POPRAWA na rynku pracy, wskutek ożywienia w przemyśle, przez wzrost siły nabywczej ludności Norwegji, wytworzyła tak zwyżkową konjunkturę na zakup zagranicą potrzebnych surowców, przy jednoczesnym, gwałtownym dopływie walut obcych do Banku Państwa dla zabezpieczenia kredytu, że władze, mimo niższego, nie pokrywającego się eksportu, odruch ten zdecydowały się popierać.

W związku z tem budżet Norwegji na r. 1935/36 został znacznie podniesiony w dochodach i wydatkach, przy jednoczesnem obniżeniu podatków.

ŁOTWA

Nasze motorowce „Ewa" i „Starnia" na wodach Łotwy

DNIA 18. VI zawinęły do portu Leepeja m/s „Ewa" i m/s „Starnia". Statki te, jak wiadomo, przeznaczone są do badania morza, stanu i możliwości rybołówstwa przybrzeżnego i dalekomorskiego.

Motorowce znajdują się pod fachowem kierownictwem dyrektora Instytutu Badań Morskich, prof. Diksona, który podczas swego pobytu zbadał stan i warunki rybne zatoki łotewskiej.

Towarzyszył naszemu badaczowi st. insp. Wydz. Rybnego min. Rolnictwa W. Mansfeldt. (D.)

SZWECJA

Dom Marynarza Szwedzkiego

W DNIU 9 czerwca odbyło się w Gdyni poświęcenie Domu Marynarza Szwedzkiego. Aktu poświęcenia dokonał arcybiskup Erling Eidem. W uroczystości wzięli udział, minister pełnomocny Królestwa Szwecji w Warszawie p. Boheman, ośmiu delegatów Związku b. Marynarzy Szwedzkich prezes Izby Handlowej polsko-szwedzkiej p. Isberg, ośmiu pastorów kościoła ewangelickiego, przedstawiciele władz gdyńskich, firm portowych, dyplomacja oraz liczna kolonja szwedzka w Gdyni.

Po nabożeństwie z okolicznościowem kazaniem, które odprawił w kaplicy ewangelickiej Domu Marynarza Szwedzkiego arcybiskup Erling Eidem w asyście 8 pastorów, odbyło się w salonach gen. konsula szwedzkiego w Gdyni inż. Korzona przyjęcie, w czasie którego wygłoszone zostały przemówienia nacechowane szczerą nutą przyjaźni polsko-szwedzkiej.

Z okazji uroczystości poświęcenia Domu Marynarza Szwedzkiego, minister pełnomocny Królestwa Szwecji p. Boheman udekorował w imieniu króla Szwecji dyrektora Urzędu Morskiego inż. Łęgowskiego komandorją orderu Wazów, zaś kapitana portu kom. Kańskiego oficerskim krzyżem orderu Wazów i gen. konsula Szwecji inż. Korzona krzyżem oficerskim Gwiazdy Polarnej.

Na ręce konsula gen. Korzona nadesłano liczne depesze, między innemi od ministra Romana z życzeniami pomyślnego rozwoju tak pożytecznej placówki, jaką jest Dom Marynarza Szwedzkiego w Gdyni. Po przyjęciu u konsula gen. Korzona udali się goście na cmentarz, gdzie złożyli wieniec na grobach zmarłych w Gdyni marynarzy szwedzkich.

FINLANDJA

Zwyżka wywozu masy drzewnej z Finlandji

WYWÓZ masy drzewnej z Finlandji zaznaczył się silną zwyżką w roku bież. W maju załadowano na statki 33.287 ton, wobec 29.294 ton w tym samym miesiącu r. ub. Wywóz za pierwsze pięć miesięcy r. 1936 sięgnął 146.613 ton, wobec 119.091 t. w tymże okresie r. ub.

Delegacja przemysłowców angielskich odwiedzi państwa bałtyckie

„MEMELER Dampfboot" podaje, że w końcu lipca i na początku sierpnia objeżdżać będzie państwa bałtyckie delegacja 7-miu izb przemysłowo-handlowych angielskich, celem zapoznania się ze stosunkami gospodarczemi w tych państwach.

ESTONJA

Nowa ustawa o wodach terytorjalnych i żegludze przybrzeżnej Estonji

RZĄD estoński opracował projekt nowej ustawy o wodach terytorjalnych i żegludze przybrzeżnej w Estonji, wg. której szerokość wód estońskich ustala się na 3 mile morskie od brzegu, a w zatoce i cieśninach na 10 mil morskich.

Komunikacja między portami estońskiemi należy wg. nowej ustawy wyłącznie do estońskich środków transportowych. (D.)

Bilans handlowy Estonji za maj r. b.

WARTOŚĆ towarów importowanych wynosiła w m. maju 7,57 mil. koron est., a wywiezionych 6,54 mil. kor.; deficyt 1,08 mil. kor. Deficyt ten powstał z koniecznej potrzeby pokrycia nadwyżki wzmożonego przywozu towarów niemieckich. W porównaniu z m. majem r. 1935 import o 1,4 mil. kor. wzrósł, natomiast eksport pozostał bez zmian. Jest to pierwszy deficyt handlowy, nienotowany od 5 lat. (D.)

Unifikacja celna państw bałtyckich

W TALLINIE rozpoczęły się obrady rzeczoznawców do spraw celnych Litwy, Łotwy i Estonji. Jest to trzecia już skolei konferencja w sprawie unifikacji nomenklatury taryf celnych tych państw.



I KRONIKA MIEJSKA

● RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W MAJU.

Ruch statków w porcie gdańskim w maju r. b. przedstawiał się następująco (pierwsza liczba w nawiasie oznacza dane za kwiecień r. b., druga — za maj r. ub.): Na wejściu 477 (408—363) o pojemności 263,160 trn (241,602—247,857), na wyjściu 496 (418—357) o pojemności 272,232 (245,547—249,052).

W okresie pierwszych 5-iu miesięcy r. b. ruch statków był następujący (w nawiasie dane za analogiczny okres r. ub.): na wejściu 2,004 statków (1,675) o pojemności 1,205,704 (1,110,928), na wyjściu 2,026 (1,689) o pojemności 1,217,947 (1,135,447).

Jak widać z powyższych liczb, ruch w porcie gdańskim zwiększył się więc w r. b. w porównaniu z r. ub.

● BILANS BANKU GDAŃSKIEGO.

Bilans Banku Gdańskiego z dn. 15 b. m. nie wykazuje w porównaniu ze stanem z dn. 30 maja r. b. zmian w zapasie złota. Zmiany innych pozycyj są następujące (w miljn. guld.): zapas dewiz, zaliczonych do pokrycia, spadł o 0,2; pozostałe dewizy spadły o 0,7; portfel wekslowy wzrósł o 0,4; należności lombardowe spadły o 0,2; obieg banknotów i bilonu spadł o 2,5; pokrycie złotem i dewizami wynosi 70,48% wobec 70,50%.

● IMPORT PIWA POLSKIEGO PRZEZ GDAŃSK.

Senat gdański wprowadził specjalną opłatę od piwa, przywożonego do Gdańska. Opłata ta wynosi 22,5 guldenów od 100 kg. lepszego gatunku piwa i 15 guld. od zwykłego gatunku. W związku z tem zbyt piwa polskiego, które — jak stwierdza prasa gdańska — cieszyło się wielkiem powodzeniem na terenie Wolnego Miasta, został uniemożliwiony. Należy zaznaczyć, że Gdańsk nie importuje prawie zupełnie piwa z innych krajów.

● SPRAWA REGLAMENTACJI ROBOTNIKÓW SPICHRZOWYCH W GDAŃSKU.

W Gdańsku krąży wersja, jakoby władze przygotowały już rozporządzenia o reglamentacji robotników śpichrzowych w porcie gdańskim, że rozporządzenia te zostały już przyjęte przez Senat i podpisane przez właściwych senatorów, ich publikacja zaś i wprowadzenie w życie zostały wstrzymane tylko wobec niedokończonych jeszcze polsko-gdańskich rozmów o wykorzystaniu portu gdańskiego. Jak wiadomo, zamierzona regla-

mentacja robotników spichrzowych wywołała poważne obawy zainteresowanych kół handlowych oraz niepokój wśród robotników polskich, obawiających się, by jej ostrze nie zwróciło się przedewszystkiem przeciwko nim.

● POWSTANIE ANGIELSKO-POLSKIEGO TOWARZYSTWA IMPORTOWO-EKSPORTOWEGO.

Gospodarcza prasa angielska donosi, że w Londynie utworzone zostało angielsko-polskie towarzystwo importowo-eksportowe o kapitale zakładowym w wysokości Ł 1000. Towarzystwo to jest prywatną spółką akcyjną, której zadaniem jest pośredniczenie pomiędzy agentami, brokerami, faktorami, spedytorami, bankierami, kupcami, właścicielami linij okrętowych oraz eksporterami i importerami obu państw.

● MOŻLIWOŚCI WYWOZU DO POŁUDNIOWEJ AFRYKI.

Bawił w Sosnowcu konsul J. Majewski z Kapsztatu. Wizyta ta miała na celu nawiązanie bezpośredniego kontaktu z eksporterami okręgu izby, pracującymi z rynkiem południowo-afrykańskim, względnie interesującymi się możliwościami wywozu na ten rynek. P. konsul Majewski odbył konferencję z prezesem Izby, a następnie przeprowadził rozmowy z przedstawicielami zainteresowanych branż, w szczególności: fabryk bieli cynkowej, przędzy czesankowej, artykułów metalurgicznych, wyrobów szklanych, szmerglowych, konfekcyjnych i żelatynowych. Wyniki rozmów wskazują na poważne możliwości wywozu do Południowej Afryki wielu artykułów, przedewszystkiem zaś wyrobów szklanych, akcesorjów kolejowych i t. d.

● WZROST OBROTÓW HANDLU ŚWIATOWEGO.

Według statystyki, opublikowanej ostatnio przez Ligę Narodów, a obejmującej handel zagraniczny 75 państw, wartość w złocie handlu światowego w pierwszym kwartale r. b. przewyższyła o 7,6 % cyfry z odpowiedniego okresu r. ub. Należy przytem podkreślić, że obliczenia te, oparte na cenach w złocie, nie dają prawdziwego obrazu wzrostu wymiany handlowej w granicach bloku sterlingowego. Ponieważ zwyżka światowych cen w złocie wynosiła w pierwszym kwartale r. b. w porównaniu do I kwartału r. 1935 — 3 %, absolutny wzrost obrotów handlu światowego w okresie sprawozdawczym wynosił około 3 %. Wzrost wartości w złocie handlu światowego, jaki ujawnił się w r. b., przypisać należy głównie zwyżce cen surowców przemysłowych i wzmożonym obrotem temi artykułami.

● POWAŻNY WZROST BUDOWY STATKÓW.

Ogłoszono statystykę budowy statków motorowych przez poszczególne państwa, wykazującą, iż w pierwszym kwartale bież. roku ilość statków, których budowę rozpoczęto, była o 87 % większa, niż w tym samym czasie roku ubiegłego, przyczem z liczby tej 67 % przypada na statki motorowe. W ostatnich 12 miesiącach wybudowano ogółem statków o tonażu 1.302,4 tys. tr., z czego 58 % przypada na statki motorowe. Należy podkreślić, że ostatnio statki motorowe zyskują coraz bardziej na znaczeniu, zwłaszcza przy przewozie ropy, benzyny i t. p. Najbardziej pożądanym typem są statki motorowe o pojemności od 6 do 15 tys. tr.

● ZWYŻKA FRACHTÓW NA WODACH JAPOŃSKICH.

Wielkie burze, jakie panowały ostatnio u wybrzeży japońskich, uszkodziły wiele statków tak, że trzeba było przejściowo wycofać z obiegu około 100 tys. tr. tonażu. Wskutek tego, jak również z powodu powstrzymywania się towarzystw od zawierania kontraktów w oczekiwaniu większych ładunków, frachty podniesiono o 10 %. Zwyżka frachtów na wodach japońskich przyjęta została nieprzychylnie przez koła eksporterów japońskich.

● O OŻYWIENIE OBROTÓW Z PŁD. AFRYKĄ.

W dniu 4 czerwca odbyła się w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni konferencja, na której kierownik Agencji Konsularnej R. P. w Capetown p. wicekonsul Majewski informował zainteresowane sfery o możliwościach zwiększenia naszego obrotu handlowego z Afryką Południową. Obecnie istnieje już dosyć ożywiony obrót towarowy z Południową Afryką, wysyła się tam duże ilości drzewa, bekony i artykuły włókiennicze. P. Wicekonsul Majewski w czasie konferencji wskazał na cały szereg nowych artykułów które można do Afryki Południowej eksportować.

● SUBSYDJOWANIE ŻEGLUGI HANDLOWEJ W ST. ZJEDNOCZONYCH.

Senat St. Zjedn. przyjął projekt ustawy, na której podstawie subwencje dla żeglugi handlowej będą udzielane bezpośrednio w wysokości 50 % kosztów budowy statku, pozostała zaś suma będzie mogła być pożyczona od skarbu na 3 1/2 % rocznie.

● ZAGRANICZNE MISJE HANDLOWE W CHINACH.

Zainteresowanie rynkiem chińskim, jako nie posiadającym ograniczeń dewizowych ani towarowych, wzrasta stale i obejmuje coraz większą ilość państw, eksportujących swe wyroby do Chin. Usiłowania, zdążające do utrzymania, a nawet powiększenia wywozu do Chin, spowodowały wysyłanie zagranicznych misyj handlowców i przemysłowców do Chin, którzy zwiedzają najważniejsze ośrodki handlowe i porty chińskie, badając możliwości zbytu dla swych wyrobów. W ciągu ostatnich czasów przybyły do Chin misje handlowe: amerykańska i niemiecka, zapowiedziany natomiast jest przyjazd misyj: czechosłowackiej i belgijskiej. Misja amerykańska oraz niemiecka mają charakter oficjalny.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

● RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM W MAJU.

W ciągu maja r. b. weszło do portu gdyńskiego 398 statków o poj. 384.788 trn. a wyszło 393 statki o poj. 380.945 trn. Łącznie zatem ruch statków wyniósł 791 jednostek o poj. 765.733 trn. Bandera polska zajęła drugie miejsce za szwedzką. Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w maju r. b., wyniósł 966,8 trn. Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie, wynosiła 34, średni zaś postój statku 47,2 godzin.

● OBROTY TOWAROWE PORTU W MAJU.

Ogólne obroty towarowe za miesiąc maj b. r. przedstawiają się następująco: Ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł 607.526,1 t. (w kwietniu 618.307,5 t.), z czego na obrót zamorski przypada 596.813,1 t. (w kwietniu 596.034,6 t.). Z ostatniej cyfry na przywóz przypada 102.536,6 t. (w kwietniu 97.167 t.), a na wywóz 494.276,5 t.) w kwietniu 498.867,6 t.). Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wyniósł 3.482,7 t. (w kwietniu 2.681,7 t.) z czego na przywóz przypada 268,5 t. a na wywóz 3.214,2 t. Obroty drogą wodną z wnętrzem kraju wyniosły 7.230,3 t., z czego na przywóz przypada 1.097,2 t., a na wywóz 6.133,1 t.

● RUCH PASAŻERSKI W PORCIE GDYŃSKIM W MAJU.

W ciągu maja r. b. ogólny ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł 3.019 osób, z czego przyjechało do Gdyni 1.534 pasażerów, a wyjechało 1.485 pasażerów. Największy ruch pasażerski zanotowano między Gdynią a St. Zjednoczonemi. Włochami, Francją, Anglją i Brazylją.

● ZEBRANIE GDYŃSKIEJ RADY PORTOWEJ.

W dn. 16 VI odbyło się zebranie Rady Portowej przy Urzędzie Morskim w Gdyni pod przewodnictwem dyr. Urzędu inż. St. Łęgowskiego. Na zebraniu tem wysłuchano sprawozdań komisji inwestycyjnej, kolejowej, oraz omawiano sprawy bieżące.

Bezpośrednio po zebraniu Rady nastąpiło zwiedzanie urządzeń kolejowo-portowych pod przewodnictwem prezesa Dyr. Okr. Kol. P. w Toruniu inż. Dobrzyckiego.

● Z RADY PORTU.

W dniu 16 czerwca b. r. odbyło się zebranie Rady Portowej przy Urzędzie Morskim w Gdyni pod przewodnictwem dyr. Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego. Na zebraniu tem wysłuchano sprawozdań komisji Inwestycyjnej, Kolejowej oraz omawiano sprawy bieżące.

Bezpośrednio po zebraniu Rady nastąpiło zwiedzenie urządzeń kolejowo-portowych pod przewodnictwem prezesa Dyr. Okr. Kol. P. w Toruniu inż. Dobrzyckiego.

● GOŚCIE SZWEDZCY W GDYNI.

W dniu 9 czerwca przybyły do Gdyni i stanęły w nowym basenie yachtowym dwa szkolne yachty szwedzkiej „Svenska Seglar Skolan" z Karlskrony. Na yachcie „Allona" przybyło 15 żeglarek, a na yachcie „Kaparen" 27 żeglarzy. Młodzi żeglarze szwedzcy przyjechali na zaproszenie Akad. Związku Morskiego — Oddziału Lwowskiego. Pierwsza wizyta gości skandynawskich w Polsce jest zaczątkiem ściślejszych związków między młodymi żeglarzami Polski i Szwecji. Żeglarze szwedzcy wyjechali z Gdyni dn. 14 b. m.

● NOWE DŹWIGI.

Dnia 4 czerwca ustawione zostały na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych w pobliżu magazynu Nr. 8 nowozmontowane dźwigi półportalowe o nośności 3 t. Dźwigi powyższe zostały wykonane przez Zakłady Ostrowieckie i będą oddane do eksploatacji w przyszłym tygodniu po dokonaniu prób. W ten sposób na całem nabrzeżu Stanów Zjednoczonych znajduje się już 11 dźwigów.

● INWESTYCJE W PORCIE GDYŃSKIM W MAJU.

W maju r. b. wykonano w porcie gdyńskim następujące inwestycje:

Z budowli morskich — na falochronie wschodnim wybudowano ścian nadwodnych 92 mtr. bież.

Z robót drogowych — na ul. Granicznej ułożono 84 m. b. krawężnika betonowego, 50 m. kw. przejazdów przez tory kolejowe i 650 m. kw. bruku z kamienia poligonalnego; na ul. Rotterdamskiej i Celnej ułożono 1.320 m. kw. bruku z kamienia poligonalnego, 100 m. b. krawężnika, 940 m. kw. chodnika betonowego i 20 m. b. kanału deszczowego; przy podjeździe do garaży Portowej Straży Pożarnej ułożono 55 m. kw. chodnika betonowego, przy dojeździe do elektrowni Gródek wykonano 1.200 m. sześć. robót ziemnych; na molo południowem wykonano 750 m. sześć. robót ziemnych, ułożono 300 m. b. krawężnika i 4.000 m. kw. chodnika betonowego; na nabrzeżu Rotterdamskiem przed magazynem Nr. 2 ułożono 1.100 m. kw. podkładu drewnianego między torami kolejowemi.

Z robót wodociągowych i kanalizacyj-

nych — w portowej wieży ciśnień przebudowano system rur ssących celem umożliwienia montażu pompy Nr. 3; przyłączono do portowej sieci wodociągowej instalację wodociągową nowego budynku dla strażaków Portowej Straży Pożarnej.

Z budowli naziemnych — budowa magazynu Nr. 9 przy ul. Stanów Zjedn. w strefie wolnocłowej została całkowicie ukończona; przy budowie domu biurowego w strefie wolnocłowej wykonano mury i stropy piętra; budowa warsztatów portowych przy ul. Warsztatowej została całkowicie ukończona; przy budowie chłodni śledziowej na nabrzeżu Angielskiem wykonano mury II piętra, roboty izolacyjne na I i II piętrze, oraz montaż wind i instalacyj chłodniczych; przy budowie elewatora zbożowego na nabrzeżu Indyjskiem zabetonowano VI piętro wieży oraz ścianki części silosowej do wysokości IV piętra; przy budowie elektrowni parowej Gródek wykonano całkowicie konstrukcję żelbetową rozdzielni, szalowanie dla stropu żelbetowego pod maszynownię oraz konstrukcję żelazną nad kotłownią; przy budowie magazynu firmy „Barcikowski" na ul. Celnej wykonano zewnętrzne roboty końcowe; przy budowie przetwórni owocowej firmy „Balta" w strefie wolnocłowej wykonano wiązanie dachowe; przy rozbudowie olejarni „Union" na nabrzeżu Indyjskiem wykonano wykopy pod fundamenty dla hurtowni olejów.

● RYBOŁÓWSTWO NA TARGACH.

W tegorocznych Targach Gdyńskich (od 28.VI do 12.VII) bierze udział Morski Urząd Rybacki w Gdyni, który w osobnem stoisku przedstawi ogólny stan polskiego rybołówstwa morskiego. Artystycznie wykonane wykresy zobrazują rozwój połowów ryb morskich. Interesujące będą również dane, dotyczące wzrostu flotylli kutrów rybackich, oraz postępów gospodarczych na tym odcinku.

W związku z tem wysuwa się bardzo poważne zagadnienie stosunku produkcji polskiej w dziedzinie sprzętu i przyrządów rybackich do konsumcji oraz importu tych artykułów z zagranicy bezpośrednio, względnie przez firmy gdańskie. Problem ten w odniesieniu do kutrów, sieci, lin i innych posiada wielkie znaczenie ze względu na niedostateczne wykorzystanie dużych możliwości lokacyjnych przez kapitał polski i dlatego problemowi temu poświęcony będzie cały szereg wykresów objaśniających zarówno dorobek jak i istniejące luki.

● NOWA LINJA OKRĘTOWA.

Polska Agencja Morska zgłosiła do Urzędu Morskiego nową linję okrętową, utrzymującą stałą komunikację między Gdynią a portami zatoki meksykańskiej w odstępach 1-miesięcznych. Na linji tej kursować będą począwszy od dnia 21 lipca b. r. statki firmy Hanseatische Reederei A. G. w Hamburgu. Przedstawicielem powyższej linji w Gdyni jest Polska Agencja Morska.

● ZIEMIA Z MALAKKI NA SOWINIEC.

W dniu 6 czerwca przybył do Gdyni polski statek „Tczew" na którym przywieziono urnę z ziemią z Malakki Brytyjskiej, która została przewieziona i złożona na Kopcu Marszałka Piłsudskiego na Sowińcu, przez honorowego konsula polskiego w Singapore — p. Wuerzburga w imieniu Polonji z Malakki Brytyjskiej.

● WALNE ZGROMADZENIE S. A. „GDYNIA—AMERYKA, LINJE ŻEGLUGOWE".

W dniu 9 VI odbyło się VI Zwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonarjuszów S. A. „Gdynia—Ameryka, Linje Żeglugowe", które zaaprobowało sprawozdanie Zarządu, bilans, zamykający się sumą 54.230.609,11 zł. (łącznie z depozytami i gwarancjami) i rachunek zysków i strat za rok operacyjny 1935, wykazujący ogólny wpływ w kwocie 13.640.020,09, zamknięty niewielką stratą (zł. 26.809,38) przy uskutecznieniu odpisu na amortyzację statków i nieruchomości oraz klasyfikacje.

Wynik ten, biorąc pod uwagę, iż dokonano znacznych odpisów amortyzacyjnych i innych, uznać należy za zadowalający, lepszy niż w r. ub. a najlepszy od czasu powstania przedsiębiorstwa. Zaznaczyć trzeba, że ten lepszy rezultat osiągnięty został pomimo trwającego nadal kryzysu światowego i pomimo raczej wzmagających się tendencyj do utrudniania i hamowania swobodnej wymiany ludzi i dóbr, będącej podstawą istnienia przedsiębiorstw komunikacji morskiej.

Walne Zgromadzenie dokonało wyboru nowej Rady Nadzorczej, do której weszli pp.: sen. Wacław Szuyski, dyr. dep. w Min. Komunikacji R. Ceceniowski, G. Johansen — delegat „The East Asiatic Company Ltd", dyr. Światowego Związku Polaków z Zagranicy St. Lenartowicz, nacz. wydz. w Min. Przem. i Handlu T. Ocioszyński, dyr. dep. w Min. Skarbu M. Węgrzynowski oraz radca Min. Spr. Zagr. J. Warchałowski.

Na posiedzeniu Rady Nadzorczej, które odbyło się tegoż dnia, dokonano wyboru Prezydjum Rady Nadzorczej, do którego wszedł jako prezes p. W. Szuyski oraz jako wiceprezesi pp. M. Węgrzynowski i G. Johansen. Jednocześnie powołano Zarząd przedsiębiorstwa, do którego weszli pp.: Aleksander Leszczyński jako dyrektor naczelny oraz Marius Plinius i R. Kutyłowski jako zastępcy dyrektora naczelnego.

● POCHLEBNA OPINJA PRASY DUŃSKIEJ O M/S „BATORY".

Przedstawiciel pisma „Berlingske Tidende", który odbył inauguracyjną podróż na M/S „Batory" do Ameryki i z powrotem, zamieszcza obszerne i w przychylnym tonie utrzymane sprawozdanie z urządzenia statku oraz traktowania, z jakiem spotkali się pasażerowie na pokładzie polskiego transatlantyku.

Autor podkreśla, że kolonja duńska w Stanach Zjednoczonych sięga zaledwie 400—500 tys. osób, przyczem w samym Nowym Yorku zamieszkuje zaledwie 10—15.000. Mimo to linje okrętowe zarówno skandynawskie, jak angielskie i niemieckie czynią usilne starania o zwerbowanie duńskich podróżnych. Można już jednak teraz ustalić, że podróżnicy duńscy, udający się do Ameryki, a przedewszystkiem emigranci, odwiedzający Danję, wolą linję polską. Poczęści należy to zawdzięczać również temu, że Linja Gdynia—Ameryka posiada pewną liczbę dobrze znających teren duńskich agentów, których przejęła od dawnej Linji Skandynawsko-Amerykańskiej.

W czasie powrotnej podróży „Batorego" znajdowało się na jego pokładzie 150 duńskich pasażerów, a wśród nich duński minister pełnomocny w Warszawie oraz wielu wybitnych przedstawicieli życia gospodarczego.

● Z POKŁADU „BATOREGO".

W czasie pierwszego powrotnego rejsu „Batorego" z Nowego-Yorku do Gdyni, urządzony został na statku uroczysty wieczór pożegnalny przed przybyciem do Kopenhagi. Uroczystość zaczęła się Mszą Świętą, celebrowaną na pokładzie słonecznym przez ks. biskupa Niemirę. Wieczorem w salonie towarzyskim w imieniu pasażerów amerykańskich przemawiał prof. Bodine z Filadelfji podnosząc w serdecznych wyrazach sprawność statku i polskiej załogi. Prof. Bodine powiedział między innemi że należy żałować, że prezydent Wilson nie dożył tej chwili w której mógłby zobaczyć jak Polacy umieją korzystać z dostępu do morza.

Podczas bankietu pożegnalnego wygłosili przemówienia w językach: polskim, angielskim, duńskim, francuskim, włoskim i łotewskim przedstawiciele różnych narodowości, znajdujących się na statku. Przemawiali również min. Doleżal, min. duński O. Schou, minister węgierski de Hory, biskup Niemira oraz gen. Orlicz Dreszer. Wieczór pożegnalny nosił charakter szczerej manifestacji na cześć Polski, polskiej marynarki handlowej i dowódcy statku kp. Borkowskiego.

Wśród pasażerów „Batorego" znajdowała się między innemi jedna z wybitnych przedstawicieli społeczeństwa kanadyjskiego, Polka p. Stevens z Brooklynu, która 61 lat temu opuściła Polskę i przyjechała ją obecnie odwiedzić po raz pierwszy.

Wśród jadących z Nowego-Yorku pasażerów amerykańskich widzieliśmy przedstawicieli najróżniejszych krajów i Stanów Ameryki. Wystarczy wymienić tak odległe stany od Nowego-Yorku, jak Kalifornja, Arizona, Missisipi, Nowy Orlean oraz Meksyk, co świadczy wymownie o stale wzrastającym zasięgu wpływów i dobrej opinji polskiej marynarki handlowej.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA M. MAJ

I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w mies. maju b. r. wyniósł 607.526,1 ton, wobec 618.307,5 ton w mies. kwietniu b. r. oraz 576.089,2 ton w miesiącu maju 1935 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 1,7%-owy spadek obrotów w porównaniu z ub. mies. kwietniem oraz nieznaczny 5,4%-owy wzrost obrotów w stosunku do mies. maja 1935 roku.

Ruch statków w mies. maju b. r. wykazuje nieznaczny wzrost ilości oraz pojemności statków na wejściu i wyjściu. Przyszło bowiem 398 statków (387) o pojemności 384.786 nrt (360.252 nrt), wyszło zaś 393 statki (390) o pojemności 380.945 nrt (371.251 nrt).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w maju b. r. wyniósł 966,8 nrt (930,9 nrt). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 34. Średni postój statku wyniósł 47,2 godzin (46,2 godzin).

Kolejność bander: Szwecja, Polska, Danja, Anglja, Stany Zjedn. Am. P., Niemcy, Włochy, Norwegja, Grecja, Finlandja, Francja, Holandja, Łotwa, Estonja i t. d. wykazuje przesunięcie Stanów Zjedn. Am. P. z 4-go na 5-te, Anglji z 5-go na 4-e, Z.S.R.R. z 11-go na 17-e, i t. d. Ogółem reprezentowane były bandery 17 państw (16 państw).

Obroty zamorskie wyniosły w miesiącu sprawozdawczym 596.813,1 ton wobec 596.034,6 ton w mies. kwietniu b. r. oraz 560.687,3 ton w maju 1935 roku. Obroty zamorskie w mies. maju r. b. wykazują nieznaczny 0,13%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. mies. kwietniem, oraz nieco większy 6,4%-owy wzrost obrotów w stosunku do mies. maja 1935 r. (560.687,3 ton). Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich złożył się przywóz zamorski 102.536,6 ton oraz wywóz zamorski 494.276,5 ton.

Przywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (102.536,6 ton) wykazuje 5,5%-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem r. b. (97.167 ton) oraz 22,6%-owy wzrost w stosunku do przywozu w miesiącu maju 1935 r. (83.602,8 ton).

Do pozycji, które spowodowały wzrost importu należą przedewszystkiem: nasiona oleiste różne — 4.592 ton (4.368 ton), ryż surowy — 15.978 ton (7.767 ton), korzenie — 168 ton (74 ton), rudy różne i wypałki pirytowe — 7.350 ton (2.789 ton), piryty — 4.312 ton (3.703 ton), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.232 ton (1.070 ton), bawełna i odpadki — 8.271 ton (5.063 ton), złom żelazny — 37.098 ton (25.124 ton), miedź — 1.270 ton (505 ton), maszyny, aparaty i części — 434 ton (384 ton) oraz części wagonów i lokomotyw — 428 ton (360 ton).

Spadek importu wykazały pozycje: owoce świeże — 1.484 ton (7.341 ton), owoce suszone — 328 ton (370 ton), śledzie — 157 ton (392 ton), tłuszcze i oleje roślinne — 287 ton (987 ton), tytoń — 285 ton (334 ton), garbniki — 255 ton (1.301 ton), żużle Thomasa — brak w maju r. b. (7.200 ton), fosforyty — 5.047 ton (10.565 ton), wełna i odpadki — 2.430 ton (4.023 ton), kauczuk — 384 ton (539 ton), papier — 1.127 ton (1.337 ton) oraz celuloza — 330 ton (366 ton).

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (494.276,5 ton) wykazuje 0,9%-owy spadek w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem (498.867,6 ton) oraz 3,6%-owy wzrost w stosunku do mies. maja 1935 roku (477.084,5 ton).

Spadek wywozu w miesiącu sprawozdawczym spowodowały przedewszystkiem pozycje: bekonów — 1.520 ton (1.784 ton), cementu — 1.082 ton (1.837 ton), węgla eksportowego — 371.307 t. (380.553 ton), makuchów — 707 ton (1.549 ton), wytłoków buraczanych — brak w maju b. r. (2.144 ton), sody — 453 ton (600 t.), siarczanu amonu — brak w mies. maju r. b. (3.150 ton), oraz celulozy — 934 ton (1.879 ton).

Do pozycji wywozu, które wykazały wzrost należą: mąka pastewna i ryżowa — 1.311 ton (432 ton), słód — 3.772 ton (2.312 t.), jaja — 4.295 ton (2.220 ton), masło — 897 ton (283 ton), sól — 321 ton (230 ton), węgiel bunkrowy — 29.396 ton (27.599 ton), koks — 20.083 ton (17.363 ton), cukier — 10.658 ton (7.599 ton), tkaniny — 788 ton (487 ton), drzewo tarte — 21.064 ton (18.340 t.), dykty i forniery — 1.268 ton (969 ton), papier — 763 ton (595 ton), metale różne — 5.878 ton (5.314 ton), szyny kolejowe — 74 ton (53 ton), oraz rury żeliwne i żelazne — 1.851 ton (1.111 ton).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wyniósł ogółem w mies. maju r. b. 3.482,7 ton, wobec 2.681,7 ton w mies. kwietniu r. b. oraz 3.299,2 ton w mies. maju 1935 roku.

Przywóz w obrocie przybrzeżnym w mies. maju r. b. (268,5 ton) wykazuje spadek w porównaniu z ub. mies. kwietniem r. b. (954,5 t.) oraz wzrost wywozu (3.214,2 ton) w stosunku do ub. mies. kwietnia r. b. (1.727,2 ton).

Spadek przywozu spowodowały przedewszystkiem pozycje: ryb z połowów własnych — 54 ton (870 ton) oraz strączkowe — brak (19,1 ton). Na wywozie z ważniejszych pozycji są do zanotowania: ryż wyłuszczony — 1.789 t. (960 t.), nasiona oleiste — 164 ton (brak), żywica — 100 ton (72 ton), tłuszcze i oleje roślinne — 119 ton (3 ton), tłuszcze zwierz. sur. — 78 ton (128 ton), garbniki — 234 ton (211 ton), papier — 79 ton (32 ton), przetwory chemiczne — 71 ton (27 ton) oraz wełna — 85 ton (74 ton).

Obroty z wnętrzem kraju drogą wodną wyniosły w mies. maju r. b. 7.230,3 ton (19.591,2 ton), w tem przywóz — 1.097,2 ton (13.070,9 ton) oraz wywóz — 6.133,1 ton (6.520,3 ton). Na przywozie poważniejsze pozycje: mąka — 187 ton (79 ton), słód — 298 ton (148 ton), cukier — 2 ton (12.436 ton), napoje alkoholowe — 29 ton (37 ton), tkaniny — 27 ton (18 ton), wyroby gumowe — 10 ton (1 ton), papier — 162 ton (104 ton), wyroby żelazne — 142 ton (121 ton) oraz oleje — 30 ton (1 ton). Na wywozie natomiast: ryż wyłuszczony — 2.874 ton (1.790 ton), kakao — 215 ton (177 ton), żywica — 175 ton (324 ton), jelita — 20 ton (10 ton), tłuszcze i oleje roślinne — 328 ton (218 ton), tłuszcze zwierzęce sur. — 253 ton (362 ton), korzenie — 25 ton (20 ton), owoce suszone — 202 ton (101 ton), nasiona oleiste — 1 ton (951 ton), mąka — 14 ton (29 ton), owoce świeże — 167 ton (108 ton) oraz owoce suszone — 202 ton (101 ton).

Ruch pasażerów w związku z rozpoczęciem się sezonu wycieczek morskich ożywił się bardzo poważnie. Przyjechało bowiem 1.534 pasażerów (193), wyjechało zaś 1.485 pasażerów (1.443). Największe ożywienie zanotowano do Stanów Zjedn. Am. P., Francji i Brazylji.

II. OBRÓT TOWAROW *(GOODS TURNOVER)* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Maj *May*	Kwiecień *April*	Od początku roku *January-May*
Cały przywóz	102 536·6	97 167·—	460 586·8
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**24 015·6**	**23 090·7**	**92 132·—**
w tem m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	4 592·1	4 368·2	22 767·3
30/12. Ryż surowy *(rice)*	15 977·8	7 767·4	31 688·7
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	1 812·4	7 710·8	24 936·
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	24·6	24·7	263·8
76. Kawa *(coffee)*	179·8	850·5	2 410·5
78. Herbata *(tea)*	101·7	104·—	515·3
80. Kakao *(cocoa)*	434·2	630·—	2 223·—
81-82. Korzenie *(spices)*	167.7	73·7	489·—
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**252·3**	**474·9**	**10 115·2**
116-117. Śledzie	156·9	391·8	9 688·1
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**13 532·3**	**7 835·6**	**41 773·4**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn. pyrites)*	7 349·5	2 789·2	18 429·9
177/1c. Piryty *(pyrites)*	4 311·8	3 702·8	11 715·8
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**1 602·2**	**2 267·—**	**8 977·5**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	287·—	987·—	2 737·9
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1 232·3	1 070·3	5 175·3
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**544·2**	**554·3**	**2 702·2**
287. Makuchy *(oil cake)*	—	—	302·1
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	284·7	333·7	1 385·5
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**6 351·1**	**19 694·—**	**76 935·1**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	255·2	1 300·7	5 685·8
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	5 047·2	10 565·—	51 118·3
477. Żużle Thomasa *(Thomes slag)*	—	7 200·—	16 099·5
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**1 127·1**	**2 305·4**	**9 524·3**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	1 110·1	2 301·6	9 474·9

Poz. tar. cel.	Maj *May*	Kwiecień *April*	Od początku roku *January-May*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**12 349·8**	**10 757·2**	**68 349·2**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	2 429·8	4 023·1	15 209·1
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)*	8 271·5	5 062·6	42 521·8
624. Juta *(jute)*	765·3	576·2	4 834·8
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(ruber & rubber goods)*	**478·—**	**619·3**	**2 873·8**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood produkcts & baskets wares)*	**96·5**	**128·1**	**536·—**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 744·—**	**1 740·8**	**7 992·9**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	1 126·9	1 337·3	4 983.—
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	329·8	366·—	2 468·9
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**81·3**	**112·8**	**323·—**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**39 288·3**	**26 555·—**	**132 661·9**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	37 097·7	25 124·1	122 491.7
977. Miedź *(copper)*	1 270·—	504·5	5 518·8
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**469·—**	**446·6**	**2 648·2**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**522·5**	**513·1**	**2 675·9**
XVI-XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**33·4**	**40·1**	**140·4**
XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**49·—**	**32·1**	**225·8**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Maj *May*	Kwiecień *April*	Od początku roku *January-May*
Cały wywóz	**494 276·5**	**498 867·6**	**2 593 780·9**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**11 687·—**	**3 756·1**	**32 383·9**
2. Żyto *(rye)*	—	—	—
9-16. Strączkowe *(suliguose)*	10·—	44·1	165·2
27/1-2. Mąka	10·—	15.—	282.8
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	1 311·—	432·3	3 023·8
35. Słód *(malt)*	3 772·3	2 311·8	10 817·9
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**7 286·5**	**5 121·6**	**23 432·8**
121/3a. Bekony *(bacon)*	1 519·9	1 782·4	8 465·4
125. Jaja *(eggs)*	4 295·4	2 220·4	9 950·3
127. Masło *(butter)*	896·9	282·5	2 848·6
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**423 008·3**	**433 135·6**	**2 258 719·9**
154. Cement *(cement)*	1 082·—	1 836·5	5 856·1
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	320·5	230·—	552·6
180. Węgiel kamienny *(coal)*	371 307·1	380 553·—	2 005 986·4
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	29 395·6	27 599·—	145 733·1
182. Koks *(coke)*	20 082·5	17 362·7	90 589·2
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)*	9·4	0·1	82·2
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**0·1**	**4·5**	**1 261·2**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**12 913·5**	**12 671·3**	**45 238·7**
259-260. Cukier *(sugar)*	10 658·3	7 599·4	26 521·3
287. Makuchy *(oil cake)*	707·—	1 549·2	9 512·9
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	—	2 144·4	2 144·4
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**1 332·9**	**5 049·5**	**19 882·1**
299/18. Soda *(soda)*	452·6	599·7	2 031·3
300/4. Siarczan amonu *(ammonium sulphate)*	—	3 149·6	12 407·9
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	450·—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides furs, leather goods)*	**252·—**	**183·9**	**1 024·7**

Poz. tar. cel.	Maj *May*	Kwiecień *April*	Od początku roku *January-May*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**1 625·3**	**1 136·2**	**6 436·5**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	787·8	487·2	2 776·7
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(rubber, its substitutes and rubber goods)*	**16·9**	**13·1**	**98·—**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**23 318·3**	**24 201·5**	**128 463·2**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	—	4 117·6	17 424·5
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	21 064·3	18 340·2	101 122·3
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)*	122·7	—	297·5
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)*	1 267·6	969·2	5 729·1
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 841·4**	**2 705·9**	**10 059·4**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	762·7	595·3	3 311·7
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	934·1	1 879·—	5 878·1
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**56·1**	**73·7**	**345·5**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**10 811·1**	**10 697·6**	**65 888·5**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	5 878·1	5 313·6	37 057·7
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	74·1	53·2	127·3
937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	1 851·3	1 111·2	9 424·1
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)*	1 554·4	1 898·8	7 209·4
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments).*	**77·9**	**87·6**	**317·8**
XIX—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry non specified goods)*	**49·2**	**29·5**	**228·7**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

maj *(May)*	1936	— 596.813·1
kwiecień *(April)*	1936	— 596.034·6
maj *(May)*	1935	— 560·687·3
od początku roku (*January — May*)	1936	— 3.054.367·7
" " " "	1935	— 2.940.014·1

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig included)*

Poz. tar. cel.		Maj *May*	Kwiecień *April*	Od początku roku *January-May*
Przywóz *(imports)*		**268·5**	**954 5**	**12 246·8**
1, 2, 3, 4	— **Zboże** *(grain)* . .	—	—	50.—
9—16	— **Strączkowe** . . .	—	19.1	53.1
24—25	— **Nasiona oleiste** . *(oil seeds)*	138·3	—	138·3
27/1—2	— **Mąka** *(flour)* . .	—	—	131·5
30/1, 2	— **Ryż** *(rice)*	40·—	—	40·—
31, 32	— **Krochmale** *(starch)*	—	—	0·4
27/3—32	— **Mąka pastewna**	—	—	75·—
40—50	— **Warzywa** . . . . *(vegetables)*	—	—	0·5
76	— **Kawa** *(coffee)* . .	—	—	9·3
81—82	— **Korzenie** *(spices)* .	3·1	—	3·2
116	— **Ryby połowy włas.** *(fishe)*	54·—	870·—	9 810·—
117	— **Sledzie** *(herrings)* .	—	—	31·6
215—218	— **Tłuszcze zwierz. sur.** *(animal origin)*	—	—	1·—
226—229	— **Przetwory mączne** *(flour products)*	—	—	0·6
205—214	— **Tłuszcze i oleje roślinne**	—	—	1·2
272, 273, 276, 278	— **Napoje alkoholowe** *(spirits)*	0·8	—	5·1
300/4	— **Siarczan amonu** . *(sulphate of amonia)*	—	—	1 720·—
429—454	— **Artykuły kosmet.** . *(cosmetics)*	—	—	4·7
492—515	— **Skóry** . . . . . *(skins and hides)*	—	—	0·5
597—622	— **Tkaniny** *(textiles)* .	—	—	3·5
624	— **Juta** *(jute)* . . .	—	14·7	14·7
757, 778	— **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	—	50·7	73·7
742—803	— **Papier** *(paper)* . .	23·4	—	23,7
862—887	— **Wyroby ceramiczne** *(ceramic products)*	—	—	1·1
896—927	— **Szkło** *(glass)* . .	—	—	0·7
930—966	— **Wyr. żel. i metal.** *(iron and steel goods)*	8·9	—	35·—
	— **Różne** *(various)* . .	—	—	18·4
Wywóz *(exports)*		**3 214·2**	**1 727·2**	**7 857·7**
23	— **Pestki drzew owocowych** *(fruits stones)*	—	—	6·—
17, 23, 25	— **Nasiona** *(seeds various)*	—	—	22·6
24—26	— **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	163·9	—	201·4
131, 32	— **Krochmale** *(starch)*	53·5	—	59·5
27/1—2	— **Mąka** *(flour)* . . .	—	—	10·—
30/1—2	— **Ryż wyłuszczony** . *(husked rice)*	1 788·9	959·7	3 311·8
35	— **Słód** *(malt)* . . .	—	—	25·3
40—50	— **Warzywa** *(greens)*.	1·9	—	8·4
53—58, 60—64	**Owoce świeże** . . *(fresh fruit)*	—	—	160·7
59, 61—63, 66	— **Owoce suszone** . *(dried fruit)*	14·9	—	244·9
67, 68	— **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	0·2	—	1·7
69, 72	— **Orzechy i migdały** *(nuts & almonds)*	—	—	8·2
76	— **Kawa** *(coffee)* .	3·5	8·5	28·9
78	— **Herbata** *(tea)* . .	0·6	—	3·—
	Kakao *(cocoa)* . .	91·6	11·3	171·1
81, 82	— **Korzenie** *(spices)* .	0·7	—	20.3

Poz. tar. cel.		Maj *May*	Kwiecień *April*	Od początku roku *January-May*
89	— **Rośliny lecznicze** . *(farmacentic plants)*	—	3·9	10·4
95—97	— **Żywica** *(resin)* . .	99·5	71·6	457·8
117	— **Śledzie** *(herrings)* .	1·4	—	35·1
127—200	— **Oleje** *(oils)* . . .	1·9	14·2	16·1
137/2—3	— **Jelita** *(casings)* .	0·4	—	0·7
142—143	— **Gąbki i muszle** . *(sponges and shells)*	—	—	0·2
148	— **Kamienie** *(stones)* .	—	5·1	9·1
150	— **Glinki** *(clay)*. . .	31·1	—	58·7
170/1, 2, 171/1, 2	— **Materjały szlifierskie** *(grindings materials)*	—	1·—	26·3
177	— **Rudy różne** . . . *(various oses)*	1·5	—	1.5
198, 199	— **Asfalt** *(asphalt)* . .	—	—	18·1
200/8, a,b,c,	— **Wazelina** *(vaseline)*	12·2	7.4	22·6
203—204	— **Wosk** *(wax)* . . .	8·2	—	8·7
205—214	— **Tłuszcze i oleje roślinne** *(Fats & oils vegetable origin)*	119·—	2·7	224·7
215—218	— **Tłuszcze zwierzęce surowe** *(raw fats of animal origin)*	78·1	128·1	403·3
216	— **Tran** *(cod-liver-oil)*	24.1	17·3	56·—
219	— **Stearyna** *(stearin)*.	5·1	—	31·5
246	— **Mleko skondensowane** *(condensed milk)*	—	—	0·2
254—256	— **Ryby** *(fish)* . .	4·6	—	42·9
276—278	— **Napoje alkoholowe** *(spirits)*	—	—	4·5
295/6	— **Siarka** *(sulphur)* .	5·7	—	6·8
295—491	— **Przetwory chemiczne** *(chemicals)* .	70·9	27·3	115·9
299/18	— **Soda** *(soda)* . . .	—	—	16·—
405—425	— **Farby** *(paints)* . .	0·9	—	3·2
404	— **Sadze** *(soot)* . . .	13·7	—	45·8
424—428	— **Garbniki**	233·6	211·4	699·2
429—454	— **Artykuły kosmetyczne** *(cosmetics)* .	0·8	—	1·1
492—513	— **Skóry** *(skins)* . .	40·6	77·6	193·6
589/1. 2, 592	— **Wełna** *(wool)* . .	85·4	13·5	98·9
597—622	— **Tkaniny** *(textiles)* .	5·5	45·4	76·6
606	— **Bawełna** *(cotton)* .	—	—	5·4
624	— **Juta** *(jute)* . . .	20·7	—	20·7
625, 626	— **Sizal** *(sisol)* . . .	6·4	1·3	28·5
720—724	— **Kauczuk** *(rubber)* .	1.0	28·3	60·1
757—778 z wyj. 772, 773	— **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	—	55·—	57·1
772, 773	— **Dykty i forniery** . *(plywoods)*	—	—	33·3
779	— **Korek i wyr. z korka**	—	—	16·1
794, 795 792—803	— **Celuloza** *(cellulose)*	—	—	2·6
807—808	— **Fibra** *(fibre)* . . .	—	—	7·—
809—819, 826	— **Papier i obcinki papierowe** . . . *(paper and paper weste)*	78·7	31·6	311·1
925—981	— **Metale różne** . . . *(various metals)*	—	—	5·4
930—965	— **Wyroby żel i metal.** *(iron ware & steel ware)*	43·7	1·8	54·6
966	— **Cyna** *(tin)* . . .	—	—	3·2
968	— **Cynk** *(zinc)* . . .	—	—	15·9
977	— **Miedź**	86·3	—	228·6
	— **Różne** *(various)*	14·4	3·2	38·8
Przywóz i wywóz razem		**3.482·7**	**2.681·7**	**20 104·5**

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

Poz. tar. cel.		Maj *May*	Kwiecień *April*	Od początku roku *January-May*
Przywóz *(imports)*		**1 097·2**	**13 070·9**	**22 173·8**
1—4	— **Zboże** . . . . . *(grain)*	—	—	

Poz. tar. cel.		Maj *May*	Kwiecień *April*	Od początku roku *January-May*
17, 23, 25	— **Nasiona** . . . . *(seeds various)*	3·1	1·—	4·9
24—26	— **Nasiona oleiste różne** . . . . . *(various oil seeds)*	—	—	—
31, 32	— **Krochmale** *(starch)*	57·5	5·—	63·—

Poz. tar. cel.	Maj *May*	Kwiecień *April*	Od początku roku *January-May*
27/1—3 — Mąka	187·4	78·5	360·9
27/3—32 — Mąka pastewna *(flour)*	—	—	—
35 — Słód *(malt)*	298·1	148·1	446·2
40—50 — Warzywa *(vegetables)*	3·8	—	4·—
53, 58, 60—64 — Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	6·6
59, 61—63, 66 Owoce suszone *(dried fruit)*	0·5	4·7	15·4
67, 68 — Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	—
76 — Kawa *(coffee)*	—	0·6	0·6
77 — Cykorja *(succory)*	—	2·5	2·6
78 — Herbata *(tea)*	—	—	—
80 — Kakao *(cocoa)*	2·1	—	2·1
81, 82 — Korzenie *(spices)*	0·8	0·5	1.3
95, 97 — Żywica *(resin)*	—	—	—
121/26 — Ptactwo bite *(poultry)*	—	—	—
125 — Jaja *(eggs)*	—	—	—
127—200 — Oleje *(oils)*	30·1	0·8	31·9
128/1—4 — Ser *(cheese)*	—	—	—
131 — Pierze *(feather)*	—	—	—
137/2a, b — Jelita *(casings)*	0·3	4·5	4·8
205—214 — Tłuszcze i oleje roślinne *(Fats & oils of vegetable origin.)*	0·9	2·2	8·1
215, 217, 218 — Tłuszcze zwierz. surowe *(raw fats of animal origin)*	4·7	—	5·—
228 — Makaron *(macaroni)*	6·7	—	11.7
243/1, 2 — Konserwy mięsne *(meat preserves)*	0·6	1·5	2·1
254, 256 Ryby i konserwy rybne *(fishes)*	—	38·3	38·3
259, 260 — Cukier *(sugar)*	1·9	12435·5	20 114·8
272, 273, 276, 278 — Napoje alkoholowe *(spirits)*	29·1	36·6	74·1
292/2 Pasza	—	—	—
295—491 — Przetwory chemiczne *(chemicals)*	11·7	6·8	18·5
299/18 — Soda *(soda)*	—	—	—
405—425 — Farby *(paints)*	2·3	—	2·6
411/2 — Biel cynkowa *(zinc white)*	—	0·3	0·3
429—454 — Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	26·2	0·1	26·3
466—470 — Klej i żelatyna *(glue and gelatine)*	—	0·1	0·8
492—513 — Skóry *(skins)*	4·8	0·9	6·1
534—559 — Wyroby skórzane *(Leather goods)*	—	—	—
757—778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	40·—	14·1	54·1
563—622 — Tkaniny *(textile fabrics)*	27·4	17·6	48·7
589/1, 2 592 — Wełna *(wool)*	—	—	—
606/1, 2 a b — Odpadki bawełny *(cotton waste)*	—	—	—
646—648 — Sznury *(ropes)*	0·3	—	0·3
720, 724 — Kauczuk	—	—	—
725—746 — Wyroby gumowe *(rubber goods)*	9·9	1·4	14·1
749, 750, 751 — Deski i łaty (boards & laths)	—	12.—	12.—
752 — Podkłady kolejowe (sleepers)	—	—	—
776 — Meble *(bentwood furniture)*	0·6	3·8	4·5

Poz. tar. cel.	Maj *May*	Kwiecień *April*	Od początku roku *January-May*
779—787 — Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)*	3·—	—	3·—
792, 803, 809, 826 — Papier *(paper)*	162·—	103·8	392·9
836—847 Książki i broszury *(books)*	0.1	—	0·3
862—887 — Wyroby ceram. *(ceramic products)*	8·4	1·4	11·—
896—927 — Szkło i wyroby *(glass and glass ware)*	2·5	0·9	3·6
930—965 — Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)*	141·5	121·2	316·9
968 — Cynk (zinc)	—	—	—
— Różne (various	28·9	26·2	59·4
Wywóz *(exports)*	6 133·1	6 520·3	15 536·4
7 — Kukurydza *(maize)*	0·2	—	0·2
23 — Pestki drzew owocowych *(fruit stones)*	4·8	0·6	5·9
24—26 — Nasiona oleiste *(oil seeds)*	0·6	950·9	1 865·5
17, 23, 25 — Nasiona *(seeds various)*	4·4	10·6	21·9
24/1—3 — Mąka *(flour)*	13·5	28·8	42·3
28 — Kasza *(grits)*	1·2	—	3·6
30 — Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	2 873·8	1 789·7	4 753·5
31 — Krochmal *(starch)*	6·5	8·8	15·3
53, 58, 60—64 — Owoce świeże *(fresh fruit)*	167·-	108·4	301·6
59, 61—63, 66 — Owoce suszone *(dried fruit)*	202·—	101·3	410·1
62—72 — Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	4·7	2·4	11·6
67, 68 — Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	10·3	5·9	21·4
76 — Kawa *(coffee)*	42.—	54·2	118·2
78 — Herbata *(tea)*	8·9	18·8	29·3
80 — Kakao *(cocoa)*	214·6	177·4	457.5
81—82 — Korzenie *(spices)*	24·9	19·8	54·2
95, 97 — Żywica *(resin)*	174·7	324·4	663·9
104 — Trawy morskie, trzcina *(sea grass, reed)*	0·9	2·2	3.1
117 — Śledzie *(herrings)*	20·2	37·7	89·9
127—200 — Oleje *(oils)*	22·8	16·7	44·6
128/1—4 — Sery *(chese)*	—	—	—
129/1—5 — Kazeina *(caseine)*	0·2	—	0·2
137/2a, b — Jelita *(casings)*	19·5	10·3	42·1
143/1—3 — Muszle *(shells)*	—	—	—
148 — Kamienie *(stones)*	6·7	6·5	21·3
154 — Cement *(cement)*	—	0·5	1·1
156/1—2 Talk (*talc*)	—	—	—
161 Minerały zawier. bor (*minerals bor*)	—	102·2	102·2
170 — Art. szlifierskie *(grinding materials)*	2·7	2.6	5·3
177 Rudy różne (various ores)	—	6.—	6·—
180 Węgiel antracytowy (*coal*)	—	—	—
186—188 — Smoła *(pitch)*	—	—	18·6
198—199 Asfalt (*asphalt*	—	—	15·1
200/8, a, b, c — Wazelina *(vaseline)*	3·3	3·3	6·6
203—204 — Wosk *(wax)*	6·3	12·2	30·1
205, 214 — Tłuszcze i oleje roślinne *(vegetable oils and fats)*	328·1	217.6	725·6
213/1—3 — Pokost *(varnish)*	—	—	—
215, 217—218 — Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)*	252·9	362·2	811·8

Poz. tar. cel.	Maj *May*	Kwiecień *April*	Od początku roku *January-May*
216 — Tran . . . . . *(whale oil)*	6·4	82·4	88·8
219 Stearyna *(stearin)*	—	22·—	22·—
254, 256 — Ryby i konserwy rybne *(fish)* . . .	19·6	21·1	46·—
259—260 — Cukier *(sugar)* . .	—	3·3	3·3
272—273, 276, 278 — Nap. alkoh. . . *(alcohols)*	—	5·6	5·6
286, 287 — Otręby i makuchy . *(bran & oil cokes)*	—	10·2	10·2
293—294/1, 2, 3, 6 — Tytoń (*tobacco*) . .	—	9·9	9·9
295/6 — Siarka *(sulphur)* .	0·5	36·2	47·8
295—491 z wyj. osobno wym. — Przetwory chemiczne *(chemicals)*	38·—	96·—	162·3
408 — Sadze (*soot*) . . .	8·1	23·4	31·5
405, 407, 409 412, 418, 420 423 — Farby *(paints)* . .	2.8	6·7	14·9
424—427 — Garbniki . . . . *(tanning extracts)*	45·6	462·4	617·7
429, 450—454— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	5·2	—	8·5
466, 470 — Klej i żelatyna . . *(glue and gelatine)*	5·9	0·8	7·2
487 — Celuloid (*celluloid*)	—	4·5	4·5
492, 513 — Skóry *(skins)* .	132·—	357·4	916·4
589/1, 2 592 — Wełna *(wool)* .	755·5	3·9	759·4
597, 605, 613 622 — Tkaniny *(textiles)*	0·3	5·6	6·—
623 — Len i konopie . . *(flax and hemp)*	—	—	—
624 — Juta (*jute*) . . .	—	6·6	6·6
625—626 — Sisal *(sizal)* . . .	0·8	5·1	31·—
646—648 — Sznury *(ropes)* . .	2·4	4·5	7·6
720, 724 — Kauczuk *(rubber)* .	89·9	101·8	233·6
725, 746 — Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	3·—	19·2	22·2
750 — Drzewo egzotyczne *(exotic wood)*	8·—	—	8·6
757, 778 — Wyroby z drzewa . *(wood goods)*	31·—	6·7	9·8
779 — Korek, wyroby z korka . . . . *(cork goods)*	–	—	6·—
792, 803, 809 797 800 — Tektura *(pastbord)*	0·2	16·5	17·9
807, 808 — Fibra (*fibre*) . . .	14·4	—	14·4
826 — Papier *(paper)* . .	143·3	457·5	602·7
794/1, 2 795 — Celuloza *(cellulose)*	0·5	105·—	109·—
862—887 — Wyroby ceramiczne (*ceramic goods*)	4·2	2·6	6·8
896—927 — Szkło i wyroby . . (*glass and glass ware*)	19·7	0·8	22·2
925—981 — Metale różne . . *(various metals)*	9·1	42·6	64·3
927 — Żelastwo (*złom*) . . (*scrap iron*)	—	2·4	2.4
930—965 — Wyroby stal. i żelazne *(hardware)*	110·9	59·2	181·—
966/1—4 — Cyna *(tin)* . .	11·8	17·1	33·3
977 — Miedź *(copper)* . .	132·3	103·8	510·6
1037, 1098 — Masz. apar. i części *(machinery apparatus parts)*	113·7	1·6	117·5
— Różne *(various)*	28·2	34·3	67·3
Przywóz i wywóz razem *(total exports and imports)*	7 230·3	19 591·2	37 710·2

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Maj (*May*) . . . . 1936 — 607.526·1
kwiecień *(April)* . . . . 1936 — 618.526·1
Maj (*May*) . . . . 1935 — 576.089·2
od początku roku (*January—May*) . . 1936 — 3.112.182·4
" " " " 1935 — 3.007.123·8

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków *(ships outgoing)*			Suma rubr. 3 i 6 (*total column 3 & 6*)	Kolejne miejsce (*place occupied*)
	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	47	24	63.840	48	47	54.975	118 815	2
Anglja *(Great Britain)*	20	5	34.771	21	17	38.151	72.922	4
Danja *(Denmark)*	68	41	42.813	65	44	42.476	85.289	3
Estonja *(Estonia)*	8	1	3.630	7	6	3.405	7.035	14
Finlandja *(Finland)*	14	4	13.075	13	11	12.525	25.600	10
Francja (*France*)	1	—	6.028	1	—	6,028	12.056	11
Grecja *(Greece)*	7	—	19.357	7	7	18.797	38.154	9
Holandja *(Holland)*	9	6	5.565	9	7	5.565	11.130	12
Łotwa *(Latvia)*	3	—	4.042	4	2	3.742	7.784	13
Niemcy *(Germany)*	54	30	30.719	52	36	29.533	60.252	6
Norwegja *(Norvay)*	32	18	28.459	31	22	27.656	56.115	8
Rumunja (*Romania*)	1	—	2.599	1	1	2.599	5.198	15
Stany Zjedn. A. P. (U. S. A.) . . .	10	6	31.884	11	6	35.285	67.169	5
Szwecja *(Sweden)*	108	41	65.565	107	75	65.043	130.608	1
Włochy *(Italy)*	9	1	27.974	10	10	31.302	59.276	7
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)* . .	5	1	2.873	4	4	2.271	5.144	16
Z. S. R. R. (*U. S. S. R.*)	2	2	1.592	2	—	1.592	3.184	17
Razem *(total)* . . .	**398**	**180**	**384.786**	**393**	**295**	**380.945**	**765.731**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	387	171	360.252	390	298	371.251	731.503	—
Ten sam mies. 1935 r. *(May 1935)*	*360*	*160*	*337.139*	*387*	*305*	*373.033*	*710.172*	—
Od pocz. r. 1936 (*since beginning of 1936*)	1.931	831	1.913.789	1.938	1.494	1.919.996	3.833.785	—
Od pocz. r. 1935 (*since beginning of 1935*)	1.871	833	1.762.891	1.871	1.473	1.784.678	2.547.569	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w maju 1936 r. 966,8 n. r. t.; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 34; c) średni postój statków w porcie: 47,2 godzin.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W MAJU 1936 R.
w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego w kg

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie: Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski	Połowy dalsze	Połowy dalekomorskie	Razem
Łososie	11.990	—	5.440	—	560	—	—	17 990
Troć	—	—	—	—	270	—	—	270
Płastugi: a) Stornia	11.120	9.540	14.700	20.000	5.170	4.860	—	63 390
b) Zimnica	—	—	250	420	—	—	—	670
c) Gładzica	—	—	300	600	—	—	—	900
d) Skarp	—	560	250	830	690	650	—	2.380
Śledzie	14.390	—	—	—	—	—	47.200	61.590
Szproty	29 000	—	—	—	—	—	—	29.000
Węgorze	—	380	300	—	2.020	—	—	2.700
Wątłusze	1.300	1.250	2.300	2.100	1.160	24.950	—	33.060
Węgorzyce	—	1.190	—	—	350	—	—	1.540
Sieja	—	—	—	—	10	—	—	10
Makrele	—	—	—	—	—	—	2.300	2.300
Szczupaki	—	—	2.400	—	1.260	—	—	3.660
Okonie	280	—	1.170	70	750	—	—	2.270
Płotki	—	—	33.050	—	1.450	—	—	34.500
Certy	—	2.690	—	—	2.150	—	—	4 840
Razem maj	**68.080**	**15.610**	**60.160**	**24 020**	**15.840**	**29.860**	**49.300**	**263.070**
Miesiąc ubiegły	464.530	458.150	230.480	23.260	27.990	229.720	—	1.434.130
Razem od początku roku	6.188.870	4.236.050	2.812.080	282 950	268.150	454.030	49.300	14.291.630

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGER TRAFFIC)*
RUCH ZAMORSKI (*Oversea traffic*)

	Przyjechało (*passengers incoming*)					Wyjechało (*passengers outgoing*)				
	Maj (*May*)				Kwiecień (*April*)	Maj (*May*)				Kwiecień (*April*)
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)
Anglja	**55**	**34**	**8**	**97**	**29**	**37**	**133**	**86**	**256**	**444**
Hull	—	9	—	9	3	—	13	—	13	10
Londyn	55	25	7	87	26	37	120	86	243	434
Inne porty	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Argentyna	—	—	—	—	—	—	**1**	—	**1**	—
Buenos Aires	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—
Belgja	**2**	—	**12**	**14**	**11**	—	—	—	—	—
Antwerpja	2	—	12	14	11	—	—	—	—	—
Brazylja	—	—	—	—	**69**	—	—	**236**	**236**	**745**
Rio de Janeiro	—	—	—	—	—	—	—	236	236	745
Victoria	—	—	—	—	69	—	—	—	—	—
Danja	**23**	**5**	—	**28**	**35**	—	—	—	—	—
Kopenhaga	23	5	—	28	34	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Egipt	**4**	—	—	**4**	—	—	—	—	—	—
Alexandria	4	—	—	4	—	—	—	—	—	—
Estonja	—	—	—	—	—	**6**	—	**4**	**10**	—
Tallin	—	—	—	—	—	6	—	4	10	—
Finlandja	**9**	—	**2**	**11**	**8**	—	**2**	—	**2**	—
Helsinki	9	—	2	11	8	—	—	—	2	—
Kotka	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
Francja	—	**1**	—	**1**	—	—	**11**	**434**	**445**	**243**
Le Havre	—	1	—	1	—	—	11	434	445	243
Holandja	**5**	**7**	**2**	**14**	**3**	—	—	—	—	—
Amsterdam	2	1	—	3	—	—	—	—	—	—
Rotterdam	3	6	2	11	3	—	—	—	—	—
Łotwa	—	—	—	—	—	—	—	**1**	**1**	—
Ryga	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
Litwa	—	—	—	—	**2**	—	—	—	—	—
Kłajpeda	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Niemcy	—	—	**2**	**2**	**1**	—	—	—	—	—
Hamburg	—	—	2	2	1	—	—	—	—	—
Norwegja	—	—	—	—	—	—	—	**1**	**1**	—
Oslo	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
Stany Zjedn. Am. P.	**20**	**76**	**664**	**760**	**3**	**4**	—	**518**	**522**	**3**
New-York	20	76	664	760	3	4	—	518	522	3
Szwecja	—	—	**1**	**1**	**32**	**2**	—	**1**	**3**	**3**
Göteborg	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
Malmö	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Stockholm	—	—	—	—	14	2	—	—	2	3
Inne porty	—	—	—	—	18	—	—	—	—	—
Włochy	—	—	**598**	**598**	—	—	—	—	—	—
Triest	—	—	598	598	—	—	—	—	—	—
via W. M. Gdańsk	—	**1**	**3**	**4**	—	—	**4**	**4**	**8**	**5**
Gdańsk	—	1	3	4	—	—	4	4	8	5
Razem	**118**	**124**	**1292**	**1534**	**193**	**49**	**151**	**1285**	**1485**	**1443**

Przedruk dozwolony z powołaniem się na źródło

Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Ceny ogłoszeń: 1/1 str. zł. 500.—, 1/2 str. zł. 300.—, 1/4 str. zł. 150.—. Ogłoszenia drobne zł. 0,50 za m/m przez 1 szpaltę w układzie 3 szpaltowym. Tabele w tekście 50% drożej.

Drukarnia Państwowa Nr 82997.